

Beantwoording vragen Adviseur door gemeente.

(tevens voor zover nodig reactie zienswijzen provincie).

Paragraaf 2 Vragen over scope Adviseur en over Zienswijzen (procedureel)

1. Het klopt dat u ervan mag uitgaan dat er 7 casus ter beoordeling voorliggen.
2. Zoals u aangeeft heeft u in bijlage 2 de vragen aangetroffen waarover de Provincie en de Gemeente het eens zijn. De provincie vindt het daarnaast onontbeerlijk dat u kennis neemt van zijn vragen. Deze kunt u daarom zien als een zienswijze in de vorm van een vraag.

De gemeente is niet akkoord gegaan met de 13 door de provincie gestelde vragen omdat deze naar onze mening onvoldoende neutraal gesteld zijn. Er worden bijvoorbeeld niet onderbouwde aannames gedaan over de totstandkoming van afspraken. Deze wijze van vraagstelling veroorzaakt vermenging tussen de juridische analyse van de contractsituatie en het daarop te baseren vervolg en vermenging tussen de contractsituatie op basis van de bestuursovereenkomst en eventuele gevolgen van afspraken rond de liquidatie van BRU.

De gemeente streeft naar helderheid over de contractsituatie en daaruit volgend helderheid over het vervolg en is dus niet akkoord gegaan met deze wijze van vraagstelling. In onze reactie op de zienswijze van de provincie zullen wij ingaan op een aantal stellingen.

3. In onze reactie op de zienswijze van de provincie gaan wij nader in op het ontbreken van de grondslag voor claims.

Wat ons betreft gaat het in eerste instantie om objectieve uitleg van de teksten. Voor zover de tekst geen uitsluitel geeft lijkt het goed om te bekijken wat partijen over en weer bedoeld hebben en hebben mogen verwachten op grond van de overeenkomsten. Dit kan ook worden onderbouwd met nadere stukken, e-mails en verklaringen van betrokkenen bij het tot stand komen van de afspraken. Wat is redelijk is vooral aan de orde wanneer het gaat om het maken van nadere afspraken, waarbij de invloedssfeer en de belangen inderdaad een grote rol zullen spelen.

Paragraaf 3 Vragen Algemeen

1. In onderstaande tabel is aangegeven hoe hiermee is omgegaan met nadere afspraken op grond van de bestuursovereenkomst: In alle gevallen waar een afspraak is gemaakt, is deze bevestigd door een besluit van GS en B&W nadat

het voorstel is afgestemd in de stuurgroep Uithoflijn.

3.3.5	Nadere afspraak over test- en proefbedrijf en oplevering tramsysteem	Herijking budget Uithoflijn na DO B&W en GS 2014.
3.5 q	Moet zijn 3.5.1... Nadere afspraken Stationsgebied	Uovk Stationsgebied na besluit B&W en GS
4.6	Vestiging Zakelijk recht tbv BRU/Provincie	Moet nog gebeuren
6.3	Nadere afspraken Prioriteit Tram bij VRI	Opnemen in nog op te stellen beheerovereenkomst
6.7	Nadere afspraak Eigendoms- en beheergrenzen	Vast te leggen in Zakenlijke rechten (4.6) en beheerovereenkomst (6.5)
13.2	Nadere afspraak over Kruisvaartbaan	Uovk Kruisvaartbaan na besluit B&W en GS
13.4	Nadere afspraak aanpassing P+R de Uithof	Uovk PTracédeel T (bijlage) uitgevoerd worden na besluit B&W en GS
13.5	Nadere afspraak aanpassing Pelikaanstraat e.o.	Uovk Randvoorwaardelijke projecten Pelikaanstraat c.a. (bijlage) uitgevoerd worden na besluit B&W en GS
13.6	Nadere afspraak aanleg Tijdelijke eindhalte Verlengde Graadt van Roggenweg	Uovk. Getekende versie uitgevoerd worden na besluit B&W en GS
5.2	Gemeente wordt verantwoordelijk voor deelprojecten na sluiten uitvoeringsovereenkomst	Uitvoeringsovereenkomsten voor alle deelprojecten die door gemeente uitgevoerd worden na besluit B&W en GS
6.5	Beheerovereenkomst	Moet nog gebeuren
8.3.1.	Lijst met projectrisico's	Er is éénmalig een lijst met projectrisico's vastgesteld. Deze lijst staat op blz 22 van bijlage 1 bij de benoemingsovereenkomst van de adviseur.
6.7	Uovk Stationsgebied	Onderdeel van lopende discussie

3.2 Nee. De directieraad kan niet zelfstandig extra opdrachten geven aan de projectorganisatie. De projectdirecteur maakt deel uit van de directieraad en de directieraad kan hem geen opdrachten geven.

3.3 "Waar is de overgang BRU/PU allemaal geregeld:

- Op 7 oktober 2014 hebben Gedeputeerde Staten, bij brief, aan BRU laten weten dat Provincie bij de inwerkingtreding van de Wet Afschaffing

Plusregio's verantwoordelijk wordt voor de overeenkomsten die BRU heeft afgesloten in het kader van het project Uithoflijn.

- Afschaffingswet Plusregio's – Door de invoering van de wet Afschaffing Plusregio's zijn de verkeer- en vervoertaken van Bestuur Regio Utrecht (BRU) per 1 januari 2015 over gegaan naar de provincie Utrecht. Zie Overgangsbepaling en Memorie van Toelichting (bijlagen).

3.4 Welke overdrachtsovereenkomsten worden hier bedoeld ???

- Op 17 februari 2015 is een overgangsovereenkomst tot stand gekomen tussen de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht en de gemeente Utrecht. Deze overeenkomst is op 1 januari 2015 in werking getreden. Artikel 1 van deze overeenkomst luidt als volgt: "Provincie neemt de rechtsverhouding jegens de gemeente Utrecht ter zake van de volgende overeenkomsten over van BRU in de zin van artikel 6: 159 BW en treedt in de rechten en plichten van BRU inzake de genoemde overeenkomsten:

- Bestuursovereenkomst Uithoflijn d.d. 20-6-2012, inclusief Allonge vastgesteld op 26-11-2014.

(in de tekst volgt een Aantal met name genoemde specifieke Uitvoeringsovereenkomsten, onder meer:) Uitvoeringsovereenkomst Uithoflijn d.d. 12 december 2014

- #### 3.5 Hoe zijn bedragen voor Randvoorwaardelijke Projecten vastgesteld:
- Zie in de bijlage 'chronologie Kruisvaartbaan.zip' een voorstel aan de stuurgroep voor vaststelling budget van Kruisvaartbaan. Dat budget is gebaseerd op een raming opgesteld door een extern adviesbureau (Movares) en getoetst door de Projectorganisatie (raming op verzoek beschikbaar). Deze methodiek is structureel gehanteerd (externe raming, toetsen, voorleggen voor akkoord, vastleggen in overeenkomst).

3.6 Scope uit IVP Uithoflijn:

Dit betreft een samenvatting van de rollen ten behoeve van het beschrijven van taken en rollen rondom het onderwerp Veiligheid. Geeft wel een goed beeld van de verwachte rol van diverse organisaties in het project.

3.7 Projectdefinitie Uithoflijn

Documenten en definitives in de definitiefase van de Uithoflijn hebben uiteindelijk geleid tot een heldere scopeverdeling beschreven in Hoofdstuk 3 van de Bestuursovereenkomst.

3.8 –

3.9 Inmiddels toegezonden.

3.10 Zie uitvoeringsovereenkomsten deelprojecten voor betalingsafspraken.

Partijen betalen ieder hun eigen opdrachtnemers.

Geld wordt niet onnodig heen en weer geboekt tussen provincie en gemeente. Voor de deelprojecten van de gemeente geldt dat door gemeente eerst de bij de gemeente beschikbare middelen (op grond van eerder verleende subsidie) heeft ingezet: Vervolgens is berekend welk bedrag nog extra vanuit de Uitvoeringskosten moest worden vergoed. Doordat op het tijdstip van het afsluiten van de uitvoeringsovereenkomsten) na vaststelling van het DO al volledig zicht was op resterende betalingen is gekozen voor afrekening op basis van werkelijk gemaakte kosten. Vanaf dat moment zijn betalingen goedgekeurd door de projectorganisatie en vervolgens door de provincie betaald aan de gemeente via periodieke verzamelfacturen. Voor lump sum contracten zijn betalingsmomenten overeengekomen. Deze afspraken zijn uitgevoerd.

3.11 Er is aanvullende dekking voor de infrastructuur beschikbaar gesteld vanuit het deelproject Materieel (waarvan de financiering en het risico geheel buiten het project is geplaatst) om het EMC probleem aan te pakken (storing van elektriciteit van de tram op apparatuur in de omgeving, met name in de Uithof). Hiervoor is een bedrag van 8 miljoen toegevoegd aan de Uitvoeringskosten. Daarnaast hebben partijen dekking verstrekt tbv indexerende van de bedragen. Voor het overige zijn risico's tot dusver geparkeerd in de risicoreservering zonder definitief te bepalen dat dit moet leiden tot aanvulling van die risicoreservering.

3.12 Op zich klopt het dat de bevoegdheid van de Stuurgroep niet verder strekt dan het toestaan van verschuivingen binnen de Uitvoeringskosten en projectkosten. Dit is geen geringe bevoegdheid. Wanneer de Risicoreservering is aangevuld door partijen, via besluiten van college en GS, zal de Stuurgroep weer die bevoegdheid hebben, binnen het dan opgehoogde budget.

3.13 De projectorganisatie Stationsgebied en de projectorganisatie Uithoflijn zijn geheel zelfstandige organisaties die ook niet op dezelfde plek werken. Wel is de noodzaak tot samenwerking erkend en is er zwaar ingezet op raakvlakkenmanagement en zijn er zeer veel sessies gewijd aan de integratievraagstukken.

4. Vraag over Casus 1 - Test- en Proefbedrijf

4.1 Dit zijn aparte fases, met daartussen een formeel overdrachtmoment.

5. Vragen over Casus 2 ontvangstorganisatie

5.1 De ontvangstorganisatie is een interne aangelegenheid van de provincie. Het is voor de gemeente niet duidelijk of de opgesomde functionarissen al actief zijn in de organisatie van de provincie. Het zou kunnen gaan om personen die ook andere taken voor de provincie vervullen, bijvoorbeeld bij de totstandkoming van de Remise.

Een belangrijk punt van de gemeente is, dat het hier gaat om kosten die door het project niet te beheersen zijn maar die nu wel worden opgevoerd. Het trambedrijf van BRU (nu Provincie) had hier van tevoren afspraken over moeten maken met de projectorganisatie.

Los daarvan is het zeer gebruikelijk dat een beheerorganisatie zich voorbereid op een uitbreiding van zijn areaal. Dat gebeurt binnen de gemeente ook, zonder dat de toekomstige beheerder hiervoor kosten in rekening brengt. In dit geval staan tegenover de kosten van beheer en exploitatie ook de toekomstige inkomsten uit de exploitatie. De gemeente is van mening dat de beheerorganisatie hieruit bekostigd moet worden. De voorbereidende werkzaamheden voor beheer en exploitatie zijn met name in het project opgenomen om te zorgen voor een goede aansluiting van het project met de staande of toekomstige organisatie van beheer en exploitatie.

Tot slot komt de provincie steeds terug op het overzicht van kosten en beheer. De gemeente herkent de overzichten als het resultaat van een interne brainstormsessie bij de provincie over alles wat er nog moet gebeuren tussen nu en de start van de organisatie. Dit overzicht bevat allerlei kosten van aanschaf machines tot het op onderdelen aanpassen van de baan nadat deze is opgeleverd. Voor zover wij dit nu kunnen overzien, het overzicht is zeer grof, zouden al deze kosten gedekt moeten worden uit toekomstige exploitatie-inkomsten van de provincie.

5.2 Antwoord wordt gevraagd aan de provincie.

6. Vragen over Casus 3 Superomklap

6.1 Betreft de vraag van de adviseur aan de provincie waarom de gemeente moet bijdragen aan de kosten van Q-buzz.

Samenwerking in het stationsgebied

De gemeente is van mening dat de uitvoeringsovereenkomst geen aanknopingspunten biedt om over en weer bedragen bij elkaar te claimen.

In het stationsgebied worden raakvlakken en faseringen in de vorm van een indicatieve planning inzichtelijk gemaakt en afgestemd met de ontwikkelaars. Aannemers baseren hierop hun uitvoeringsplanningen, die vaak ook weer tot nieuwe inzichten en bijstelling van de indicatieve planning leiden, onder andere doordat de werkzaamheden uitgevoerd moeten worden in een gebied dat intensief in gebruik is. Opdrachtgevers en opdrachtnemers werken hier samen onder regie van de gemeente. Het is hierbij cruciaal dat onderling wordt samengewerkt, zonder een claimcultuur te laten ontstaan. Vandaar dat de gemeente alleen indicatieve planningen en faseringskaarten maakt en geen resultaatverplichting afgeeft, ook al heeft een project als de Uithoflijn prioriteit.

Uit de UO Uithoflijn in Stationsgebied volgt dan ook niet dat beheersmaatregelen genomen door één partij om de planning en fasering te borgen van Stationsgebied projecten dan wel de Uithoflijn ten laste kunnen worden gebracht van de ander.

Uitvoeringsovereenkomst

De UO Stationsgebied is primair afgesloten om afspraken te maken over het inpassingsbudget. Daarbij past een heldere scope- en risicoverdeling. Vanzelfsprekend past daarbij ook de afspraak dat partijen alles doen om een en ander qua planning en fasering zo efficiënt als mogelijk te laten verlopen. Artikel 6.6 is er in gekomen om ervoor te zorgen dat beide publieke partijen een bijzondere inspanningsverplichting hebben, te weten dat deze partijen hetgeen dat in hun macht ligt zullen aanwenden om beide projecten, zowel het Stationsgebied als de Uithoflijn, mogelijk te maken.

Er is dus bewust géén resultaatsverplichting afgesproken aangaande de planning, maar een inspanningsverplichting, binnen de kaders van de opzet en werkwijze van plannen in het Stationsgebied. Consequenties van wijzigingen in planningen moeten tussen de betreffende partijen die binnen het Stationsgebied actief zijn worden opgelost, waarbij gemeente een faciliterende rol kan spelen.

De gemeente beschouwde de genomen maatregel voor de superomklap niet als een maatregel in de zin van 6.6 of 6.7 van de uitvoeringsovereenkomst. Het was een maatregel die ten goede kwam aan meerdere partijen in het stationsgebied.

Nu de provincie persisteert in het standpunt dat het wel een planningsmaatregel is in de zin van de uitvoeringsovereenkomst, stelt de gemeente vast dat het niet gaat om een maatregel als bedoeld in 6.6., omdat de gemeente het niet in zijn macht had om de maatregel zelfstandig te nemen. De gemeente had daar de medewerking van diverse partijen, waaronder provincie, voor nodig. Dit betekent dat het een maatregel is in de zin van 6.7. De gemeente heeft daarom alsnog de kosten in kaart gebracht die al zijn gemaakt voor deze maatregel. Hierover moeten op grond van artikel 6.7 nadere afspraken worden gemaakt. De provincie ondervindt als opdrachtgever van BAM en Q buzz grote voordelen van de maatregel. Zie eerdere toelichting op de casus.

7. Vragen over Casus 4– Missing Link

7.1 Onderbouwing wie belang heeft bij Missing Link

Het belang voor de Missing Link ligt primair bij het tijdig laten rijden van de UHL, en daarmee bij de Provincie. Gemeente is niet gerechtigd noch verplicht om de traverse eerder te slopen dan dat de nieuwe verbinding tussen station Utrecht CS / OV Terminal en Hoog Catharijne is gemaakt. Deze verbinding is van levensbelang voor:

- Hoog Catharijne, aangezien veel bezoekers via deze verbinding het winkelcentrum bezoeken;
- Prorail en NS, aangezien de afwikkeling van de treinreizigers naar de stad Utrecht via deze route plaatsvindt;
- Provincie, aangezien de afwikkeling van busreizigers naar de stad via deze route plaatsvindt;
- Gemeente, die in algemene zin belang heeft bij het ordentelijk afwickelen van reizigersstromen, ook in het kader van de openbare orde en veiligheid.

Kortom: alle betrokkenen hebben belang bij het goed en ordentelijk omleggen van de reizigersstromen van de huidige traverse naar de nieuwe verbinding via Stationsplein Oost en Hoog Catharijne. Indien dit belang tot gevolg heeft dat de UHL later onder deze traverse en het Stationsplein Oost aangelegd kan worden en later kan rijden, kan vanuit de UHL een beheermaatregel worden genomen door het aanleggen van de Missing Link.

8. Vraag over Casus 5 Vaste trap

8.1 De casus vaste trap is een reactie op de discussie over Lump sum (zie

hierna). Wanneer Lump sum bedragen ter discussie kunnen worden gesteld dan signaleert vertegenwoordiger van de gemeente dat de projectorganisatie Stationsgebied ook tegenvallers heeft geïncasseerd waardoor het Lump sum bedrag van ± 15 miljoen achteraf gezien onvoldoende was (maar bijvoorbeeld ook bij de aanleg van de tijdelijke eindhalte).

Daarnaast heeft de gemeente deze casus ingebracht omdat de gemeente hier een opslag van 20 % zou moeten betalen omdat de Uithoflijn deze met zijn aannemer heeft afgesproken. De gemeente vindt dat deze opslag geen onderdeel is van de lump sum afspraak en daarmee voor rekening van de Uithoflijn dient te komen (dus moet worden betaald uit de projectkosten).

9. Vragen over Casussen 6 en 7 Kruisvaartbaan/Dichtersbaan en Remise

9.1 Juridische vraag aan de provincie.

Bijlage bij punt 3.3 (overgang BRU/PU)

1. Wet afschaffing plusregio's

Artikel XXV

1. Bijdragen, subsidies en uitkeringen die zijn verleend of verstrekt aan een plusregio op grond van:
 - a. artikel 28 van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit;
 - b. artikel 1 van de wet van 24 april 1991 houdende regels met betrekking tot enkele specifieke uitkeringen aan provincies en gemeenten op het terrein van Verkeer en Waterstaat (Stb. 1991, 225);
 - c. artikel 3 Wet BDU verkeer en vervoer, of
 - d. artikel 8, tweede lid, onderdeel c, van de Wet Infrastructuurfonds,

zoals deze luidden op de dag voorafgaand aan de datum van inwerkingtreding van deze wet, worden geacht te zijn verleend of verstrekt aan gedeputeerde staten van de provincie waarin de plusregio is gelegen of, indien van toepassing, aan het dagelijks bestuur van een openbaar lichaam als bedoeld in artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000. Gedeputeerde staten, respectievelijk het dagelijks bestuur van een openbaar lichaam als bedoeld in artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000, treedt dienaangaande in de rechten en verplichtingen van de plusregio aan wie de bijdragen, subsidies en uitkeringen oorspronkelijk zijn verleend of verstrekt.

2. Memorie van Toelichting bij Wet afschaffing plusregio's

Artikel XXV (Overgangsbepalingen bijdragen op gebied verkeer en vervoer)

Met ingang van de inwerkingtreding van de wet gaan de taken op het gebied van verkeer en vervoer van de plusregio's over op de rechtsopvolgers: gedeputeerde staten van de provincies waarin de plusregio is gelegen respectievelijk het dagelijks bestuur van een openbaar lichaam als bedoeld in artikel 20, derde lid, van de Wp 2000.

In dit artikel zijn overgangsbepalingen opgenomen voor bijdragen, subsidies en uitkeringen die zijn verleend of verstrekt aan plusregio's op grond van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit, de wet van 24 april 1991 houdende regels met betrekking tot enkele specifieke uitkeringen aan provincies en gemeenten op het terrein van Verkeer en Waterstaat (Stb. 1991, 225), de Wet BDU verkeer en vervoer, of de Wet Infrastructuurfonds. In het eerste lid is bepaald dat deze bijdragen, subsidies en uitkeringen worden geacht te zijn verleend aan voornoemde rechtsopvolgers en dat de rechtsopvolgers dienaangaande in de rechten en plichten treden van de plusregio's.

Dit betekent dat de rechtsopvolgers uitvoering geven aan de rechten en plichten die voortvloeien uit voornoemde bijdragen, subsidies en uitkeringen. Het is de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de rechtsopvolgers zelf om te bepalen op welke wijze zij de uitvoering van deze rechten en plichten vormgeven. Een informatieplicht voor de gemeenten in de voormalige plusregio's voor de rechtsopvolgers zorgt ervoor dat de rechtsopvolgers voldoende geïnformeerd worden omtrent de rechten en verplichtingen, die deze van de plusregio overneemt (tweede lid).

De middelen die ingevolge artikel 9 van de Wet BDU voor toekomstige uitgaven zijn gereserveerd, zijn geormerkte middelen en zullen dus overgedragen moeten worden aan de rechtsopvolgers van de plusregio's. Het is van belang dat bij de overdracht van de reserves wordt aangegeven, welke verplichtingen reeds zijn aangegaan en welke projectafspraken zijn gemaakt. In het derde lid is bepaald dat de gemeenten in de voormalige plusregio's de stand van zaken ten aanzien van deze verplichtingen en afspraken vastleggen. Op basis van dat overzicht kunnen partijen onder regie van de rechtsopvolger in goed overleg met gemeenten afspreken, bijvoorbeeld via een convenant, hoe met dergelijke afspraken wordt omgegaan en hoe de reserves daarvoor worden ingezet. Het vierde lid bepaalt dat de bepalingen van de Wet BDU met betrekking tot de rekening en verantwoording van toepassing blijven op de reeds verstrekte uitkeringen.

Met het oog op de nieuwe situatie wordt in het vijfde lid tenslotte de mogelijkheid gecreëerd om direct na inwerkingtreding van deze wet aan het dagelijks bestuur van een openbaar lichaam als bedoeld in artikel 20, derde lid, van de Wp2000 tijdens het kalenderjaar een uitkering te verstrekken voor het lopende uitkeringsjaar.

Bijlage B

Gemeente Utrecht
Milieu en Mobiliteit
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl/uithoflijn



Vereniging van Eigenaren
[Redacted]

Behandeld door [Redacted]
Doorkiesnummer [Redacted]
E-mail [Redacted]
Bijlage(n) [Redacted]

Datum 3 december 2014
Oms kenmerk 14.502014
Onderwerp geluidwerende voorzieningen
Dichtersbaan

Uw kenmerk

Verzonden
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer [Redacted]

Hierbij ontvangt u een getekend exemplaar van de overeenkomst voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. Deze overeenkomst, inclusief bijlagen (rapportage van Meurs geluid van 24 juli 2014 en 33 st. overeenkomsten van de eigenaren) zijn ook, als één pdf, per e-mail aan u verstuurd.

U heeft ons gewezen op de verschillende BTW percentages die gelden voor werkzaamheden. Wij adviseren u om op de bij de gemeente in te dienen facturen zowel het basisbedrag zoals bedoeld in artikel 4 lid 2 van de overeenkomst te vermelden als een aanvullend bedrag ter vergoeding van de kosten van BTW gesteld op 21 % van het genoemde basisbedrag. De daadwerkelijke kosten voor BTW, deels 6% en deels 21%, zullen op basis van de facturen van de aannemer door de VVE worden aangetoond. De kosten voor BTW worden verrekend in de laatste termijn.

Factuurgegevens

U kunt uw facturen zenden aan:
Gemeente Utrecht
sector Milieu en Mobiliteit
t.a.v. Crediteurenadministratie,
Postbus 10080
3505 AB Utrecht.

Wij verzoeken u de volgende gegevens op uw factuur te vermelden:

- het verplichtingsnummer 5500054259
- de contactpersoon: Bert Coenen
- de opdrachtregel " Gevelmaatregelen Dichtersbaan"

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en wens u veel succes toe bij het uitvoeren van de gevelmaatregelen.

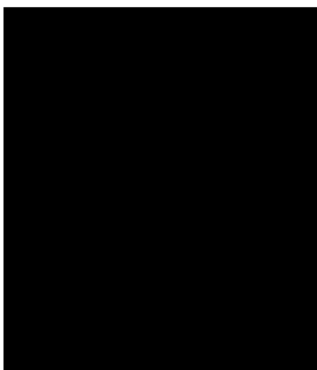
Met vriendelijke groet,


B. Coenen,
Programmamanager Openbaar Vervoer

Overeenkomst aanbrengen van geluidwerende voorzieningen ex artikel 6.8 Besluit geluid hinder (Bgh) in het kader van het bestemmingsplan "Busbaan Kruisvaart, Dichterswijk"

De gemeente Utrecht, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer ir. drs.P.P.A. (Paul) Kouijzer, verder te noemen "de gemeente", en

De vereniging van eigenaars Hendrik Tollensstraat 2 tot en met 10, Raadwijk 1 tot en met 5 en Vondellaan 1 tot en met 13 te Utrecht mede namens de individuele eigenaren die lid zijn van de VvE, van de woningen:



verder te noemen: de VvE;

overwegende

- dat de gemeente aan de eigenaren van 33 woningen die deelnemen aan de VvE het aanbod heeft gedaan om geluidwerende voorzieningen aan te brengen om daarmee te voldoen aan de wet Geluidshinder.
- dat de VvE heeft verzocht om zelf de geïnventariseerde geluidwerende maatregelen aan te mogen (laten) brengen omdat dit de mogelijkheid biedt om de werkzaamheden te combineren met de gewenste vervanging van de kozijnen.
- dat de gemeente heeft ingestemd met dit voorstel
- dat de leden van de VvE op 15 april 2014 hebben ingestemd met de gecombineerde uitvoering van de werkzaamheden.
- dat de individuele eigenaren inmiddels formeel hebben ingestemd met het aanbod dat de gemeente heeft gedaan op basis van de wet geluidhinder en de uitvoering daarvan gecombineerd met de kozijnvervanging.

Komen overeen:





Artikel 1: werkzaamheden en geluidwerende voorzieningen

1. De VvE stemt hierbij in met de voorgestelde geluidwerende voorzieningen zoals deze beschreven worden in het Rapport Onderzoek Gevelwering woningen Raadwijk van Bureau Meurs van 24 juli 2014;
2. De VvE stemt, mede namens de bovengenoemde eigenaren, in met het maatregelenpakket dat wordt beschreven in het onder lid 1 genoemde rapport en geeft toestemming voor het aanbrengen van deze voorgestelde geluidwerende voorzieningen;
3. De VvE bevestigt dat de gemeente heeft aangeboden om het maatregelenpakket in zijn woningen aan te brengen conform 6.8 van het Besluit Geluidhinder;
4. De VvE zal echter het maatregelenpakket geluidwerende voorzieningen zelf (laten) aanbrengen, omdat de VvE het aanbrengen van het maatregelenpakket wil combineren met het vernieuwen van de kozijnen in de voorgevel van alle woningen in het kader van groot onderhoud. Dit groot onderhoud (vervangen kozijnen) is niet direct noodzakelijk zoals bedoeld in artikel 6.6 lid 1 Bgh (achterstallig onderhoud). Op 15 april 2014 heeft tijdens de ledenvergadering van de VvE de meerderheid van de leden ingestemd met het verzoek van de VvE aan de gemeente om de werkzaamheden te combineren met grootonderhoud van de VvE. De kosten van de Kozijnvernieuwing worden gedragen door de VvE.
5. De VvE zal de minimale geluidwerende voorzieningen laten aanbrengen conform het maatregelenpakket uit het onder lid 1 genoemde akoestisch rapport. De VvE verklaart hierbij bekend te zijn met de inhoud van dit rapport en dat de bij de VvE aangesloten eigenaren eveneens akkoord zijn met het aanbrengen van het maatregelenpakket, conform bijlage 2.
6. De gemeente vergoedt de kosten voor de (technische) voorbereiding, aanbesteding, directievoering en het aanbrengen van het maatregelenpakket als een vast bedrag van EUR [redacted] inclusief onvoorzien en afkoop risico conform de bepalingen van artikel 2.
7. De (technische) voorbereiding (opstellen bestek/offerte uitvraag en aanbesteding/offerteaanvraag) zal in opdracht van VvE worden uitgevoerd. De gemeente stelt hieraan geen eisen, behalve dat offerte dient te worden gevraagd bij meerdere partijen.
8. Indien er fouten worden geconstateerd in het in artikel 1 lid 1 genoemde rapport treden gemeente en VvE in overleg over de consequenties.
9. De directievoering (en oplevering) op de uit te voeren werkzaamheden zal in opdracht van de VvE worden uitgevoerd.
10. De VvE dient ervoor te zorgen dat het maatregelenpakket uiterlijk 31 december 2016 is uitgevoerd, behoudens overmacht.

Artikel 2: voorwaarden vaste bijdrage gemeente en betalingen

1. VvE zal de kosten van de aannemer in termijnen voldoen en deze pas vergoeden, na het leveren van een (deel)prestatie door de aannemer.
2. De VvE zal de gemeente rond de afronding van de werkzaamheden van de aannemer in de gelegenheid stellen om te constateren dat onderdelen van het maatregelenpakket geheel of nagenoeg geheel zijn uitgevoerd. Dit houdt in dat namens de gemeente een visuele controle plaatsvindt dat de met kleur aangegeven maatregelen in bijlage 3 van het Rapport Onderzoek Gevelwering woningen Raadwijk van Bureau Meurs van 24 juli 2014 daadwerkelijk zijn aangebracht; De gemeente zal het resultaat van de controle schriftelijk bevestigen.
3. Indien na afloop van de werkzaamheden blijkt dat de minimale maatregelen niet zijn uitgevoerd, heeft de gemeente het recht om de bijdrage geheel of gedeeltelijk terug te vorderen of niet uit te betalen naar RATO van het aantal woningen waar geen aanpassingen zijn of worden uitgevoerd volgens de volgende formule: (raming woning : €355.192,20) x € 488.000,-.
4. De gemeente zal de in artikel 1 lid 6 genoemde vaste bijdrage in 4 termijnen betalen:
 - Na ondertekening van deze overeenkomst betaalt de gemeente, op basis van een factuur van de VvE, EUR [redacted] binnen 31 dagen na ontvangst van de factuur.
 - Na opdrachtverstrekking door de VvE aan aannemer betaalt de gemeente, op basis van een factuur van de VvE, EUR [redacted] binnen 31 dagen na ontvangst van de factuur

26



De VvE verstrekt maximaal 3 maanden voor start uitvoering de opdracht aan deze aannemer. Wanneer de VvE de opdracht in delen verstrekt, dan wordt deze betaling ook in delen opgesplitst.

- Drie maanden na de start van de uitvoering van de aannemer betaalt de gemeente, op basis van een factuur van de VvE, EUR [redacted] binnen 31 dagen na ontvangst van de factuur, op voorwaarde dat de gemeente heeft vastgesteld dat het maatregelenpakket (nagenoeg) uitgevoerd is.

Alle genoemde bedragen in dit artikel zijn exclusief BTW en worden op het moment van betaling verhoogd met het dan geldende BTW percentage.

5. Prijspeil van de bijdrage is 1 januari 2014. De Vaste bijdrage wordt maximaal twee keer geïndexeerd op basis van iboi: op 1 januari 2015 als de laatste betaling plaatsvindt in 2015, op 1 januari 2016 als de laatste betaling plaatsvindt in 2016. In de laatste (4^e) termijn zullen de indexatie en eventuele BTW correcties worden verrekend.
6. De laatste (correctie) termijn zal worden voldaan binnen 40 dagen na afronding van de werkzaamheden.
7. Indien het maatregelenpakket niet conform artikel 1 lid 5, 6 en 10 is uitgevoerd vervalt de bijdrage van de gemeente, naar rato van het aantal woningen waar de maatregelen niet goed zijn uitgevoerd, tenzij er aantoonbaar sprake is van overmacht.

Artikel 3: verplichtingen van de VvE

1. De VvE zal binnen vijf jaar na de datum van oplevering van de geluidwerende voorzieningen de gevels waaraan de voorzieningen zijn aangebracht niet ingrijpend wijzigen, dan wel de woning aan de woonbestemming onttrekken, danwel de individuele eigenaar toestemming geven om wijzigingen aan te brengen, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente. Als moment van oplevering geldt het moment dat een vertegenwoordiger van de gemeente heeft vastgesteld dat de voorgestelde geluidwerende voorzieningen nagenoeg geheel of geheel zijn aangebracht als bedoeld in artikel 2.2.
2. Indien de VvE in strijd handelt met het lid 1 van dit artikel, is de gemeente Utrecht gerechtigd het volledige bedrag dat zij ten behoeve van de woning aan de VvE ter beschikking heeft gesteld voor de geluidsanering, zoals te bepalen op basis van artikel 2 lid 7, terug te vorderen.

Artikel 4: algemene voorwaarden

Op deze overeenkomst zijn geen algemene voorwaarden van toepassing.

Artikel 5: bijlagen

1. Het akoestisch rapport Onderzoek Gevelwering woningen Raadwijk van Bureau Meurs van 24 juli 2014, welk rapport wordt geacht integraal deel uit te maken van onderhavig aanbod.
2. Door bewoners ondertekend akkoord (33) met het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen ex artikel 6.8 Besluit geluidhinder door de VvE.

Door het ondertekenen van deze overeenkomst gaan wij, als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de VvE, akkoord met het aanbod en alle gestelde voorwaarden.

Datum: 25 NOVEMBER 2015

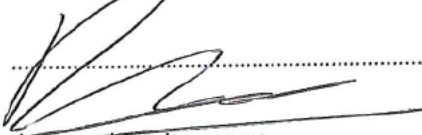
Naam vertegenwoordiger VvE: [redacted]

Handtekening: [redacted]

Naam vertegenw [redacted]

Handtekening: [redacted] 3/

Naam vertegenwoordiger Gemeente ir. drs. P.P.A. (Paul) Kouijzer :

Handtekening: 

U kunt een getekende exemplaar sturen aan:
Gemeente Utrecht, Sector Milieu en Mobiliteit t.a.v. B. Coenen
Postbus 16200, 3500 CE Utrecht



Bijlage C

Mobiliteit en Milieu
Realisatie Mobiliteit
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00 Fax 030 -
www.utrecht.nl



Bestuur Regio Utrecht
Postbus 14107
3508 SE UTRECHT

Behandeld door	[REDACTED]	Datum	19-06-2013
Doorkiesnummer	[REDACTED]	Ons kenmerk	13.039224
E-mail	[REDACTED]	Onderwerp	Raming Busbaan Kruisvaart (vertrouwelijk)
Bijlage(n)	1	Verzonden	
Uw kenmerk		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	
Uw brief van			

Geacht Bestuur Regio Utrecht,

Met deze brief informeren wij u over de geraamde kosten voor de realisatie van de busbaan Kruisvaart op basis van het Definitief Ontwerp. De DO-fase is zo goed als afgerond en zodra de Uitvoeringsovereenkomst is getekend, kan er worden gestart met de voorbereiding van de realisatie. De start realisatie vindt naar verwachting in het voorjaar van 2014 plaats na het afronden van onder meer de aanbesteding, het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan en de verwerving en conditionering van gronden.

De kosten van de busbaan Kruisvaart zijn op hoofdlijnen als volgt opgebouwd:

Bouw- en vastgoedkosten	€ 11.379.987,00
Bijkomende kosten	€ 977.910,00
Planvoorbereiding en engineering	€ 3.217.766,00
<i>Subtotaal</i>	€ 15.575.663,00
Objectoverstijgende risico's (onvoorzien)	€ 1.557.566,30
<i>Totaal Investeringskosten excl. BTW</i>	€ 17.133.229,00

Voor een gedetailleerde raming van de busbaan verwijzen we u naar de bijlage '130516 raming busbaan DO'. We vragen u vertrouwelijk om te gaan met de (gedetailleerde) raming in verband met de aankomende aanbesteding.

De busbaan Kruisvaart is nodig voor het afwikkelen van het busverkeer, omdat in de toekomst de Adama van Scheltemabaan uitsluitend gebruikt kan worden voor de Uithoflijn. De busbaan Kruisvaart dient in gebruik te zijn voor de start van ombouw van de Adama van Scheltemabaan naar een trambaan, uiterlijk 1 januari 2016.

Hoogachtend,


Bert Coenen

Behoort bij: 13.SW.105

INSCHRIJVINGSBILJET

De hierna te noemen inschrijver(s):

A) *Aannemingsbedrijf K. Dekker B.V.*
gevestigd te: *Postbus 17, 1749 ZG WARMENHUIZEN*
KVK-Nummer: *37.07.04.94*

B)
gevestigd te:
KVK-Nummer:

C)
gevestigd te:
KVK-Nummer:

(Bij een natuurlijk persoon naam en voornamen voluit, bij een rechtspersoon de statutaire naam; bij een natuurlijk persoon de woonplaats, bij een rechtspersoon de vestigingsplaats)

verklaart (verklaren) zich door ondertekening dezes bereid de opdracht voor: 13 SW 105
voor
(aanduiding van de opdracht volgens het bestek of het beschrijvend document)

(aanduiding van het perceel, de samengevoegde percelen of het geheel van de percelen waar het inschrijvingsbiljet betrekking op heeft)

uit te voeren bedrag, de omzetbelasting daarin niet inbegrepen:

EUR: 4.181.000,00

zegge: viermiljoeneenhonderdeenentachtigduizend Euro en nul Euro cent

Het ter zake van de omzetbelasting verschuldigde bedrag bedraagt:

EUR: 878.010,00

zegge: achthonderdachtenzeventigduizendtien Euro en nul Euro cent

De inschrijver(s) verklaart (verklaren) dat de bij dit inschrijfbiljet gevoegde ontleding van de aanneemingsom die is, als bedoeld in artikel 01.01.02 van de Standaard RAW Bepalingen (Standaard 2010).
De inschrijvers wijzen als gemachtigde om hen voor alle zaken het werk betreffende te vertegenwoordigen aan, de hierboven onder A) genoemde inschrijver.
De inschrijver(s) verklaart (verklaren) deze aanbieding te doen overeenkomstig de bepalingen van het Aanbestedingsregulelement Werken 2012. (van toepassing zijnde aanbestedingsregulelement), en met inachtneming van de bepalingen en de gegevens zoals deze zijn omschreven in de voor de inschrijving relevante stukken.

Gedaan op 20 februari 2014, te WARMENHUIZEN

De inschrijver(s)
Aannemingsbedrijf K. Dekker B.V.

A) (handtekening)

(naam)
(functie)

B) (handtekening)

(naam)
(functie)

C) (handtekening)

(naam)
(functie)

KOOPOVEREENKOMST
Grondbedrijf NS Stations

De ondergetekenden,

1. de besloten vennootschap NS Vastgoed B.V. statutair gevestigd te 3511 CE Utrecht, Stationshal 17 en ingeschreven bij de Kamer van Koophandel voor Utrecht en Omstreken te Utrecht onder nummer 30047635, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. [REDACTED] hierna te noemen: 'verkoper',

en

2. de gemeente Utrecht, Korte Minrebroederstraat 2 te Utrecht (postadres: Postbus 8613, 3503 RP) ten deze vertegenwoordigd door de heer A.H.R. van Beest, hoofd van de afdeling Grondzaken van sector Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling van de Gemeente Utrecht, hierna te noemen: 'koper',

In aanmerking nemende:

CONSIDERANS

Uitgangspunt bij de onderhandelingen die tot de onderhavige koop en verkoop hebben geleid, is dat het Verkochte "as it is" en derhalve met alle daaraan verbonden rechten en verplichtingen, mede in verband met de milieukundige toestand (zoals hierna nader omschreven), wordt verkocht en overgedragen in de (feitelijke) staat waarin het Verkochte zich thans bevindt. In het kader van dit uitgangspunt zijn voor deze koop en levering diverse aansprakelijkheidsbeperkingen van toepassing, zoals nader is bepaald in deze akte. Derhalve dienen de voorwaarden en toepasselijk verklaarde algemene bepalingen, daaronder begrepen de na te melden Algemene Verkoopvoorwaarden, in die context te worden gelezen casu quo uitgelegd;


verklaren overeen te komen als volgt:

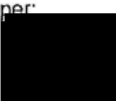
Artikel 1. Het verkochte

Verkoper verkoopt aan koper, die van verkoper koopt: de percelen grond, kadastraal bekend,

<u>Kadastrale gemeente</u>	<u>Sectie</u>	<u>Nummer</u>	<u>Opp. (ongeveer) in ca</u>
Catharijne	D	9602	1.862 ca
Catharijne	D	9604	853 ca
Catharijne	D	9610	252 ca
Catharijne	D	9610	11 ca
<u>Catharijne</u>	<u>D</u>	<u>9610</u>	<u>179 ca</u>
Totaal			3.157 ca

en wel die gedeelten van de voormelde kadastrale percelen dat met arcering is aangegeven op de aan deze overeenkomst gehechte tekening (bijlage 1), hierna te noemen: "verkochte"

Paraaf verkoper: 

paraaf koper: 

Artikel 2. Koopprijs, verrekening zakelijke lasten

1. De koopprijs bedraagt € [REDACTED] (ZEGGE: [REDACTED] euro).
2. De zakelijke lasten die van het verkochte geheven worden zullen voor het lopende kalenderjaar bij de akte van levering via de nota van afrekening van de notaris worden verrekend. Deze verrekening vindt plaats op basis van de laatst opgelegde aanslagen respectievelijk de laatst vastgestelde beschikkingen en na rato van het aantal verkochte vierkante meters.

Artikel 3. Algemene bepalingen

1. Deze verkoop en koop geschiedt onder de bepalingen zoals opgenomen in deze koopakte en in de "Algemene Verkoopvoorwaarden NS Vastgoed 2011" ("Algemene Verkoopvoorwaarden"), die als **bijlage 2** aan de koopakte zijn gehecht. In geval van tegenstrijdigheden en/of afwijkingen tussen de bepalingen van deze koopakte en van de Algemene Verkoopvoorwaarden, hebben de bepalingen van deze koopakte voorrang.
2. De in artikel 3 van de Algemene Verkoopvoorwaarden bedoelde waarborgsom is niet verschuldigd.
3. Het anti-speculatiebeding als opgenomen in artikel 12 van de Algemene Verkoopvoorwaarden is niet van toepassing.

Artikel 4. Levering, notaris, kosten, rechten, belastingen

1. De voor de overdracht vereiste akte van levering zal worden verleden ten overstaan van een van de notarissen, of een waarnemer daarvan, van Houthoff Buruma te Amsterdam, hierna te noemen: "de notaris", uiterlijk op **31 maart 2014**, of zoveel eerder of later als partijen nader overeenkomen.
2. Koper aanvaardt de door de notaris gehanteerde algemene voorwaarden die als **bijlage 3** aan deze koopakte zijn gehecht.
3. De kosten wegens de levering en overdracht van het verkochte, alsmede de over die kosten verschuldigde omzetbelasting, zijn voor rekening van koper.
4. Verkoper garandeert voor wat betreft het verkochte te handelen als ondernemer in de zin van de Wet op de Omzetbelasting 1968. Partijen constateren dat er sprake is van een levering van een bouwterrein in de zin van artikel 11 lid 4 van de Wet op de Omzetbelasting 1968, zodat omzetbelasting verschuldigd is wegens de levering van het verkochte.
5. De koopprijs van het verkochte wordt met de in het voorgaande lid bedoelde omzetbelasting verhoogd.
6. Verkoper garandeert dat het verkochte niet als bedrijfsmiddel door hem is of wordt gebruikt of voor de levering zal worden gebruikt.

Artikel 5. Feitelijke levering

1. Koper is voornemens het verkochte als volgt te gebruiken: Busbaan
2. De feitelijke levering van het verkochte aan koper zal geschieden onder gestanddoening van de lopende gebruiksovereenkomst (met ProRail B.V. als gebruiker), aan partijen genoegzaam bekend, zodat daarvan te dezen geen nadere omschrijving wordt verlangd.
3. Door en op het moment van de levering van het verkochte ter uitvoering van deze overeenkomst eindigt de bruikleenovereenkomst (welke op 21 januari 2014 is gesloten) tussen verkoper en koper.

Artikel 6. Bodem/milieukundige toestand

1. Het bepaalde in artikel 11 van de Algemene Verkoopvoorwaarden is niet van toepassing.
2. Ingevolge het Convenant bodemsanering NS-percelen van 21 december 1995 is de Stichting Bodemsanering NS (SBNS) belast met het onderzoek naar en de sanering van ernstige gevallen van bodemverontreiniging die in dit convenant nader zijn omschreven.
3. Op het verkochte is in het verleden veelvuldig onderzoek naar de milieuhygiënische gesteldheid van de bodem uitgevoerd en is een aantal beschikkingen door het bevoegd gezag Wbb afgegeven. Partijen achten de volgende rapporten en beschikkingen relevant:
 - Nader bodemonderzoek Utrecht CS – Oosten demarcatielijn zuiden Leidsche Rijn, Caubergh Huygen, referentie: 20032561-19, d.d. 22 augustus 2008;
 - Raamsaneringsplan Wbb 17, 18 en 20 t/m 24 NS-emplacement - project DSSU te Utrecht, 3 maart 2011 Aveco de Bondt,;
 - Beschikking Wbb, gemeente Utrecht, 28 april 2011, kenmerk SO 11.050241;
 - Inpassing bodemsanering DSSU, Wbb-gevallen 17, 18, 21, 23 en 24; Movares Nederland BV, 24 september 2012, kenmerk GMV-MB-120012004-Versie 2.0;
 Partijen verklaren bekend te zijn met de resultaten van deze bodemonderzoeken, welke als **bijlage 4, 5, 6 en 7** aan deze koopakte zijn gehecht. Partijen verklaren tevens akkoord te zijn met de wijze waarop het onderzoek is verricht en de uitkomsten daarvan te aanvaarden.
 Op het verkochte is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met minerale olie en aromaten, in de gevalsadministratie van de SBNS nader omschreven als WG23, welk gevallen partijen zonder nadere aanduiding genoegzaam bekend is.
4. Koper aanvaardt het verkochte wat de bodemkwaliteit betreft in de staat waarin het zich thans bevindt, met inachtneming van hetgeen hierna onder lid 6 is bepaald. Het is koper bekend dat bij de bepaling van de koopprijs van het verkochte rekening is gehouden met de inhoud van genoemde rapportering(en) en eventuele (na)zorgverplichting(en). Verkoper is niet aansprakelijk voor al dan niet uit de hiervoor genoemde rapportering(en) blijkende verontreiniging en/of aanwezigheid van objecten in de bodem. Het risico dienaangaande is voor koper ongeacht of de verontreiniging anders of meer is dan uit de rapportering(en) blijkt en/of dan partijen voor ogen staat. De milieukundige toestand van het verkochte, waaronder begrepen de bodem en het grondwater en eventueel daarin aanwezige objecten kunnen niet leiden tot aanpassing van de koopprijs of andere wijzigingen van de voorwaarden en condities waaronder deze koopovereenkomst tot stand is gekomen.
5. De kosten voor het verwijderen van verontreiniging en/of objecten in de bodem, waaronder mede dient te worden verstaan (eventuele hogere) storkosten voor grond die mogelijk vrijkomt bij bewerking van de grond, komen voor rekening en risico van koper. Onder deze verontreiniging en/of objecten in de bodem worden verontreiniging en/of objecten verstaan die al dan niet blijken uit de hiervoor genoemde rapportering(en).
 Onder deze kosten worden niet verstaan de kosten van de sanering als genoemd in lid 6 van dit artikel.
- 6.1. Op grond van genoemd convenant en onder de daarin genoemde voorwaarden, heeft verkoper het recht op functiegerichte en kosteneffectieve sanering van NS-percelen door SBNS. Verkoper cedeert het recht op een eenmalige, functiegerichte en kosteneffectieve sanering van het verkochte, afgestemd op de bestemming van het verkochte, namelijk de aanleg van een busbaan als omschreven in artikel 5 onder de hierna genoemde voorwaarden, welk recht koper hierbij aanvaardt. Verkoper zal terstond na de juridische levering van het verkochte mededeling doen van de cessie aan SBNS. Koper kan het recht als bedoeld onder lid 6.1 niet aan derden overdragen zonder schriftelijke toestemming van verkoper en SBNS.
- 6.2. SBNS heeft op 19 september 2013 een overeenkomst gesloten met ProRail te Utrecht, op grond waarvan ProRail de sanering van WG23 in opdracht heeft gegeven aan de aannemer van het project Utrecht DSSU. Een kopie van deze overeenkomst is als **bijlage 8** aan deze overeenkomst gehecht. De overeenkomst tussen ProRail en de aannemer is gebaseerd op een zogenaamd UAVGC-bestek, hetgeen inhoudt dat de aannemer verantwoordelijk is voor de uitvoering van de sanering, maar dat deze binnen grenzen de vrijheid heeft die op de door haar gewenste wijze en een door haar gekozen tijdstip uit te

- voeren. De aannemer heeft het plan van aanpak onder het raamsaneringsplan DSSU Utrecht ook bij het bevoegd gezag Wbb (de gemeente Utrecht) ingediend.
- 6.3. De doelstelling van de onder lid 1 en 2 genoemde sanering is dat wordt gesaneerd tot de interventiewaarde voor olie en aromaten, en dat de locatie na afloop van de sanering geschikt is voor de toekomstige bestemming van het verkochte, namelijk een busbaan. Verkoper staat er jegens koper voor in dat deze doelstelling wordt behaald. SBNS stelt het saneringsplan op dat door de SBNS namens koper ter goedkeuring aan het bevoegd gezag wordt voorgelegd. SBNS zal de aan de sanering verbonden kosten dragen op de wijze als afgesproken in de overeenkomst tussen SBNS en ProRail d.d. 6 september 2013. Dit houdt onder meer in dat verkoper en SBNS er zich voor zullen inspannen dat de sanering in 2014 wordt uitgevoerd. Partijen zijn zich bewust van het feit dat de aannemer de inspanningsverplichting heeft de sanering uiterlijk 1 januari 2016 uit te voeren. Verkoper en SBNS kunnen koper derhalve geen garantie bieden dat de sanering voordien is uitgevoerd. Verkoper en SBNS verplichten zich jegens koper haar op de hoogte te houden van het verloop van de sanering en haar tijdig te informeren over eventuele vertragingen.
- 6.4. Koper zal de uitvoering van de sanering en alle daarmee samenhangende werkzaamheden op, in of aan het verkochte dulden. Koper stelt ter uitvoering van het saneringsplan het (daartoe benodigde deel van het) verkochte kosteloos ter beschikking aan de SBNS.
- 6.5. Indien de feitelijke staat van het verkochte tussen het moment van de levering van het verkochte en de aanvang van de sanering wijzigt (bijvoorbeeld door het aanbrengen van bebouwing of terreinverharding of ontstaan van nieuwe bodemverontreinigingen) en deze wijziging extra (sanerings-)kosten voor verkoper althans de SBNS met zich brengt, komen deze kosten voor rekening van koper.
7. Verkoper draagt zorg dat SBNS koper een kopie van het evaluatieverslag terzake van de sanering en de goedkeuringsbeschikking van het bevoegd gezag Wbb te zijner tijd ongevraagd en onverwijld aan koper ter beschikking stelt.
8. a. Indien de beschikking op het saneringsplan, de Bus-melding, de beschikking op het evaluatieverslag en/of de beschikking op het (na)zorgplan op naam staat (staan) van de SBNS en/of verkoper, is koper verplicht mee te werken aan het op zijn naam stellen van de beschikking(en).
 b. Voor zover uit de beschikking op het saneringsplan, de beschikking op het evaluatieverslag en/of het (na)zorgplan een (na)zorgverplichting volgt, verklaart koper hierbij deze verplichting volledig op zich te nemen. Koper verplicht zich de (na)zorg uit te voeren conform de eisen, normen en richtlijnen die het bevoegd gezag, de beschikking(en) en de Wet daaraan stellen.
9. Aan de koper wordt de verplichting opgelegd dat hij verkoper, noch diens rechtsopvolger(s), noch enige aan verkoper gelieerde onderneming noch SBNS, zal aanspreken wegens enige tekortkoming en/of onrechtmatige daad, dan wel tot sanering van, vervanging van of het treffen van maatregelen aan het verkochte, het verrichten van verder onderzoek naar eventuele verontreiniging of het verstrekken van verdere informatie daarover, dan wel tot vergoeding van enige schade verband houdende met de milieukundige toestand van het verkochte, daaronder begrepen de bodem, het grondwater en de tot het verkochte behorende opstallen. Koper vrijwaart verkoper tegen alle aanspraken en vorderingen welke derden mochten doen gelden ter zake van die milieukundige toestand, met uitzondering van aanspraken en vorderingen die verband houden met de sanering van WG23 die verkoper/SBNS zal uitvoeren conform dit artikel 6. Koper heeft jegens verkoper geen enkele actie in verband met die milieukundige toestand, met uitzondering van een actie voortvloeiend uit de onder lid 6 genoemde rechten.
10. Het bepaalde in lid 9 wordt aangegaan als een kwalitatieve verplichting als bedoeld in artikel 6:252 van het Burgerlijk Wetboek, rustend op het verkochte en ten behoeve van de verkoper en diens rechtsopvolger(s) onder algemene en bijzondere titel. Deze verbintenis is zodanig gevestigd dat het bij overgang van de eigendom van het verkochte daarop blijft rusten en zal overgaan op degene(n) die het verkrijgt/verkrijgen hetzij onder algemene titel hetzij onder bijzondere titel en dat medegebonden zullen zijn degenen die een recht tot gebruik ervan zullen verkrijgen.



11. Ten aanzien van de overige in dit artikel genoemde verplichtingen voor zover deze niet van rechtswege overgaan bij overgang of overdracht van het verkochte, geldt dat de koper verplicht is deze aan zijn opvolgers in eigendom op te leggen en te doen aannemen, evenals de verplichting in deze zin vervat, op verbeurte van een direct opeisbare boete van € 30.000,- (ZEGGE: dertigduizend euro) ten behoeve van verkoper of zijn rechtsopvolgers, onverminderd het recht van verkoper om alsnog nakoming te vragen en/of vergoeding van verdere schade. De koper heeft deze verplichting bij overdracht van het geheel of een gedeelte van het verkochte alsmede bij de vestiging van een beperkt recht daarop.
12. Degenen die gehouden zijn de uit deze voorwaarde voortvloeiende verplichtingen na te komen zullen in verzuim zijn door het enkele feit van toerekenbaar tekortschieten zonder dat enige ingebrekestelling daartoe zal worden vereist, zodat zowel de bedongen boete als de vergoeding der eventueel meer geleden schade terstond zullen kunnen worden gevorderd.

Artikel 7. Juridische levering

In afwijking van het bepaalde in artikel 5 lid 2 van de Algemene Verkoopvoorwaarden, doch uitdrukkelijk onverlet het bepaalde in artikel 5 lid 3 van de Algemene Verkoopvoorwaarden is aan deze koopakte een **bijlage 9** met de aan de verkoper bekende lasten en beperkingen gehecht. Koper aanvaardt de uit deze stukken voortvloeiende lasten en beperkingen uitdrukkelijk.

Artikel 8. Ontbindende voorwaarden

Bij ontbinding van deze koopovereenkomst op grond van de ontbindende voorwaarde vermeld in artikel 16 van de algemene verkoop voorwaarden NS 2011) zijn – tenzij hiervoor ander is gemeld – partijen over en weer geen vergoeding in welke zin dan ook verschuldigd en zijn de notariskosten van de ter uitvoering van deze koopakte verrichte werkzaamheden voor rekening van koper.

Artikel 9. Exoneratie in verband met "as it is"- uitgangspunt

Mede gelet op hetgeen in de considerans is vermeld en onverminderd het overigens in deze overeenkomst bepaalde, wordt hierbij bepaald dat indien het verkochte of enig deel daarvan – waaronder uitdrukkelijk begrepen de van het verkochte deel uitmakende grond of het grondwater of de opstallen – eigenschappen heeft of mist respectievelijk gebreken heeft, van welke aard of omvang dan ook, die het huidige gebruik van het verkochte in de weg staan danwel een eventueel door koper gewenst gebruik niet of niet zonder meer toestaan, dat:

1. nimmer aanleiding zal zijn tot ontbinding, vernietiging of wijziging van de onderhavige koopovereenkomst of tot enigerlei verrekening;
2. koper verkoper nimmer zal aanspreken tot het betalen van enige schadevergoeding, in welke vorm ook.

Koper stelt vast dat hij voldoende onderzoek heeft kunnen doen naar het verkochte.

Bij iedere overdacht of overgang – geheel of gedeeltelijk – van het verkochte, zal het bepaalde in dit artikel uitdrukkelijk ten behoeve van verkoper aan de verkrijger worden opgelegd en namens verkoper worden aanvaard.

Artikel 10. Inschrijving koop

Partijen geven géén opdracht aan de notaris om de koop in te schrijven in de daartoe bestemde openbare registers door aanbieding van een afschrift van deze koopovereenkomst.

Paraaf verkoper:

paraaf koper:

Artikel 11. Overdraagbaarheid van rechten

De voor koper uit de onderhavige overeenkomst voortvloeiende rechten zijn hoogstpersoonlijk en derhalve niet overdraagbaar of verpandbaar en verkoper zal nimmer gehouden zijn mee te werken aan levering van het verkochte aan een ander dan aan koper.

Artikel 12. Erfdienstbaarheid hekwerk/haag

In de akte van levering zal ten behoeve van NS Vastgoed B.V. de navolgende erfdienstbaarheid worden gevestigd:

"Verkoper en koper vestigen hierbij een erfdienstbaarheid ten laste van het verkochte als dienend erf en ten behoeve van het aan verkoper in eigendom blijvende gedeelten van de kadastrale percelen Catharijne sectie D nummers 9602, 9604 en 9610 als heersend erf, inhoudende de verplichting om te dulden dat langs de op het dienend erf aan te leggen busbaan een haag of hekwerk wordt geplaatst door verkoper.

Op deze erfdienstbaarheid zijn de navolgende bepalingen van toepassing:

- a. Ter zake van (de vestiging van) de erfdienstbaarheid is geen vergoeding, hoe ook genaamd, verschuldigd door de goederenrechtelijke gerechtigde tot het heersende erf aan de goederenrechtelijke gerechtigde tot het dienende erf of andersom;
- b. De haag of het hekwerk zal moeten voldoen aan het Handboek Inrichting Openbare Ruimte en het openbaar ruimte plan voor het gebied Kruisvaartkade.
- c. De haag of het hekwerk moet buiten de obstakelvrije ruimte (zijnde 50 centimeter vanaf rand asfalt) van de busbaan worden geplaatst.
- d. De haag of het hekwerk moet voldoen aan de publiekrechtelijke voorwaarden
- e. De goederenrechtelijke gerechtigde tot het heersend erf zal zorgdragen voor een behoorlijk en adequaat onderhoud van de haag of het hekwerk.

Artikel 13. Afstemming ProRail

Zowel de gemeente Utrecht als ProRail B.V. zijn aan het werk op het tracé van de busbaan Kruisvaart. Zij werken hierbij nauw samen. ProRail heeft reeds bevestigd dat alle werkzaamheden, welke raakvlakken hebben met de werkzaamheden van ProRail B.V., die de gemeente Utrecht verricht, zijn afgestemd met ProRail B.V.. NS Vastgoed heeft met ProRail B.V. een huurovereenkomst gesloten voor het gebruik van een deel van het verkochte ten behoeve van werkterrein. Deze overeenkomst is als **bijlage 10** toegevoegd.

Artikel 14. Geluidsscherm

Indien ProRail in het kader van het project DoorStroom Station Utrecht DSSU een geluidsscherm aanbrengt tussen de busbaan Kruisvaart en de sporen, zal dit geluidsscherm aan twee zijden geluidsabsorberend worden uitgevoerd. De gemeente zal van haar publiekrechtelijke bevoegdheden gebruik maken indien ProRail dit scherm niet conform het Tracé Besluit DSSU realiseert.

Artikel 15. Bouwverkeer over busbaan

De gemeente Utrecht staat toe dat NS Vastgoed tijdens de realisatie van de eerste fase (twee woonblokken aan de zuidzijde) van het project Kruisvaartkade voor het bouwverkeer gebruik maakt van de busbaan Kruisvaart tussen de Jan van Foreeststraat en het zuidelijke bouwblok ter plaatse van werkterrein II, zoals aangegeven op bijgaande tekening, onder volgende voorwaarden:

- De ontsluiting vindt plaats via de Jan van Foreeststraat (voorheen 2e Asselijnstraat);
- De busbaan kan worden gebruikt voor bouwverkeer na oplevering van de busbaan;

- Op de busbaan zal het verkeer dat in opdracht van NS rijdt niet mogen stilstaan, keren of draaien op de baan. Het busverkeer mag geen hinder ondervinden;
- Het bouwverkeer mag niet op de busbaan rijden in de ochtend – en avondspits (op werkdagen van 7 – 10 uur 's ochtends en van 3 tot 7 uur in de middag). Het is NS Vastgoed bekend dat vervoersbewegingen gedurende de spits tijden zeer kritisch zullen zijn, indien vervoersbewegingen toch noodzakelijk zijn zal een en ander in overleg met en uitsluitend na voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de gemeente gebeuren;
- Periode van gebruik is zolang er geen rijweg/woonstraat of bouwweg in de aan te leggen woonwijk is;
- NS Vastgoed ziet toe dat bovenstaande beperkingen op het gebruik van de busbaan worden nageleefd door het bouwverkeer;
- Wanneer de beperkingen ondanks een eenmalige schriftelijke waarschuwing van de gemeente aan NS Vastgoed niet in acht worden genomen, dan vervalt de toestemming voor het gebruik van de busbaan;
- De bovengenoemde toezegging loopt tot 31 december 2020.
- Verkoper vrijwaart koper voor alle schade en vorderingen die hun oorsprong hebben in het gebruik van de busbaan door het bouwverkeer op grond van dit artikel. Onder schade zijn mede begrepen aanspraken van derden.

Artikel 16. Sloop keermuur

Nabij het verkochte bevindt zich een grond kerende muur. Deze grond kerende muur staat op grond welke in eigendom blijft van NS Vastgoed BV. De gemeente is op de hoogte van de plannen van NS Vastgoed BV om deze keermuur in de toekomst te verwijderen. De gemeente heeft onderzocht (zie memo **bijlage 11**) dat de dan gerealiseerde busbaan van de gemeente geen schade zal ondervinden bij een sloop van de muur op reguliere wijze. Indien de HOV baan schade ondervindt bij sloop op reguliere wijze is het risico voor de gemeente en kan de gemeente NS Vastgoed BV of haar opdrachtnemer voor deze sloop niet aanspreken op enige schade. Indien de aannemer niet conform de reguliere wijze sloopt, dan behoudt de gemeente zich haar rechten voor en kan NS of haar opdrachtgever aanspreken op de schade.

Artikel 17. Voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring

Deze overeenkomst komt niet tot stand (ook niet voorwaardelijk) tot het moment dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht daartoe heeft besloten.

Artikel 18. Positie notaris

1. Partijen verklaren zich ervan bewust te zijn dat mr. [REDACTED] notaris te Amsterdam, verbonden is aan Houthoff Buruma, welke notaris (mede) optreedt als de juridisch adviseur van verkoper.
2. Onder verwijzing naar de op een (kandidaat-)notaris van toepassing zijnde bepalingen van de "Verordening beroeps- en gedragsregels", vastgesteld door de ledenraad van de Koninklijke Notariële Beroepsorganisatie KNB, verklaren partijen uitdrukkelijk in te stemmen met het feit dat de notaris optreedt als partijadviseur van verkoper, de notaris deze akte passeert en verkoper zal worden bijgestaan door de notaris en/of de overige aan Houthoff Buruma verbonden kandidaat-notarissen, advocaten en/of fiscalisten, in alle gevallen die betrekking hebben op de onderhavige overeenkomst, de daaruit voortvloeiende akte van levering en/of alle andere potentiële geschillen die daaruit kunnen voortvloeien.

Artikel 19. Bijlagen

Bij deze koopakte horen de volgende bijlagen:

1. Verkooptekening 12d276;
2. Algemene Verkoopvoorwaarden NS Vastgoed 2011;
3. Algemene voorwaarden notaris;
4. Nader bodemonderzoek Utrecht CS – Oosten demarcatielijn zuiden Leidsche Rijn, Cauberg Huygen, referentie: 20032561-19, d.d. 22 augustus 2008 (digitaal verstrekt);
5. Raamsaneringsplan Wbb 17, 18 en 20 t/m 24 NS-emplacement - project DSSU te Utrecht, 3 maart 2011 Aveco de Bondt (digitaal verstrekt);
6. Beschikking Wbb, gemeente Utrecht, 28 april 2011, kenmerk SO 11.050241;
7. Inpassing bodemsanering DSSU, Wbb-gevallen 17, 18, 21, 23 en 24; Movares Nederland BV, 24 september 2012, kenmerk GMV-MB-120012004-Versie 2.0;
8. Overeenkomst van 19 september 2013 tussen SBNS en ProRail;
9. De in artikel 7 genoemde stukken;
10. Huurovereenkomst NS Vastgoed en ProRail;
11. Memo sloop keermuur.

Koper verklaart met deze bijlage(n) bekend te zijn en de inhoud daarvan te aanvaarden.

Aldus in tweevoud getekend,

te Utrecht
op 21-3-2014



De verkoper,
NS Vastgoed B.V.

te Utrecht
op 21-3-2014

De koper,
Gemeente Utrecht

Besluit in mandaat genomen d.d. 21-3-2014 nr. 14.00015, handelend ter uitvoering van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht, d.d. 11 december 2012, kenmerk 12.096853, zoals opgenomen in Organisatieregeling en Uitvoeringsregelingen gemeente Utrecht (Gemeentebblad van Utrecht 2012, nummer 101 en 102) en het besluit tot vaststelling van het mandaatregister/ondermandaat en volmacht van de Integraal Resultaatverantwoordelijk Manager Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling van de gemeente Utrecht d.d. 20 december 2012, kenmerk 12.099274, zoals gepubliceerd op 31 december 2012.

Paraaf verkoper:

paraaf koper:



Bylage F

Raad van State

Afdeling bestuursrechtspraak



4 JUL 2013

12.098904 Reo

Reo



College van burgemeester en wethouders van Utrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Datum 3 juli 2013
Ons nummer 201305892/1/R2
Uw kenmerk

Onderwerp
Utrecht (coördinatie-regeling)
Bp. Busbaan Kruisvaart, Dichterswijk en
aanverwante besluiten

Bij de Afdeling is een beroepschrift binnengekomen tegen uw besluit van 25 april 2013. Dit beroep is ingesteld door Delek Nederland B.V..

Aan deze zaak zijn een zaaknaam en een zaaknummer toegekend. Deze vindt u hierboven onder de kopjes "Onderwerp" en "Ons nummer". In alle volgende brieven over deze zaak worden deze naam en dit nummer vermeld. U wordt verzocht om in uw brieven aan de (voorzitter van de) Afdeling steeds het toegewezen zaaknummer te vermelden.

Bij de behandeling van het ingestelde beroep neemt de Afdeling richtlijnen in acht die zijn neergelegd in de Procesregeling bestuursrechtelijke colleges 2006 (www.raadvanstate.nl). Met de richtlijnen uit deze Procesregeling wordt onder meer beoogd de aanhangig gemaakte procedures zo kort mogelijk te houden. Om dit te bereiken worden vaste termijnen voor de verschillende onderdelen van de beroepsprocedure gehanteerd, waaraan de Afdeling strikt de hand zal houden. Over de behandeling van de zaak ontvangt u nader bericht.

Hoogachtend,

de secretaris van de Raad van State,



mr. [Redacted]

Algem.	Paraat:

2367659(1AA)

U wordt verzocht de op de zaak betrekking hebbende stukken (inclusief publicaties) zo spoedig mogelijk maar in ieder geval binnen twee weken na verzending van deze brief toe te sturen.

HUURBEËINDIGING
(NR 3180 GB)

ONDERGETEKENDEN

De Gemeente Utrecht, kantoorhoudende te Utrecht (3512 GG), Korte Minrebroederstraat 2 (postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht) te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer M. Mulder, hoofd Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, Gemeente Utrecht, die krachtens een mandaatbesluit van het College van B&W en een ondermandaatbesluit van de algemeen directeur, besluit tot het aangaan van deze overeenkomst, hierna te noemen "verhuurder" en/of "gemeente",

en

Naam huurder: Delek Nederland BV
statutair gevestigd te: Breda
kantoorhoudende te: Breda aan de Princenhagelaan 9 (4813 DA)
ingeschreven in het handelsregister onder nummer: 24031986
omzetbelastingnummer: NL001041435B01
vertegenwoordigd door: Delek Benelux BV, op haar beurt vertegenwoordigd door [REDACTED]
hierna te noemen 'huurder',

Verklaren dat deze overeenkomst wordt aangegaan onder de volgende bepalingen en bedingen:

Voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring.

Deze overeenkomst komt niet tot stand (ook niet voorwaardelijk) tot het moment dat het bevoegde orgaan van de gemeente Utrecht daartoe heeft besloten.

Partijen nemen de navolgende overwegingen in aanmerking;

- 1 huurder is huurder van een perceel grond met het daarop gevestigde motorbrandstoffenverkooppunt en toebehoren groot circa 1.290 m2, gelegen aan de Vondellaan te Utrecht (huurovereenkomst met Nr 3180 GB);
- 2 de gemeente wenst ten behoeve van de realisatie van een netwerk van Hoogwaardige OV-banen te beschikken over het door huurder gehuurde perceel grond;
- 3 hiertoe moet de huurovereenkomst beëindigd worden;
- 4 partijen zijn overeengekomen dat de huurovereenkomst zal worden beëindigd per 1 maart 2014 en
- 5 partijen wensen de afspraken omtrent deze huurbeëindiging vast te leggen in de onderhavige overeenkomst.

Partijen zijn overeengekomen:

1. De huurovereenkomst (Nr 3180 GB) tussen partijen met betrekking tot het perceel gelegen aan de Vondellaan te Utrecht, hierna te noemen het gehuurde, zal per 1 maart 2014 met wederzijdse instemming zijn beëindigd.
2. Huurder zal uiterlijk op 30 juni 2013 de exploitatie (verkoop van brandstoffen) op het motorbrandstoffenverkooppunt (laten) staken.
3. Vanaf 30 juni 2013 is huurder geen huurprijs verschuldigd.
4. Ten aanzien van de oplevering van het gehuurde komen partijen het volgende overeen:
 - a. De feitelijke oplevering zal plaatsvinden uiterlijk op 1 maart 2014.
 - b. Huurder verwijdert in de periode tussen 30 juni 2013 en 1 maart 2014 voor haar rekening en risico de opstallen, installaties, leidingen, tanks en evt. toebehoren.

1 [Handwritten signature]



- c. Huurder heeft een bodemonderzoek met betrekking tot het gehuurde laten verrichten. Dit bodemonderzoek heeft documentkenmerk 20122077_a1RAP.doc, Projectnummer; 20122077/ESTA uitgevoerd door Geofox-Lexmond. De gemeente is bekend met dit onderzoek.
- d. Huurder heeft naar aanleiding hiervan een saneringsplan opgesteld (d.d. 6 mei 2013 met projectnummer 20130136/MBEN uitgevoerd door Geofox-Lexmond).
- e. Het door huurder opgestelde saneringsplan ligt thans ter beoordeling bij het bevoegd gezag Wet bodembescherming. Nadat het bevoegd gezag haar instemming (onder voorschriften) op dit saneringsplan of een aanpassing daarvan heeft gegeven, zal huurder het door bevoegd gezag goedgekeurde saneringsplan voor zijn rekening en risico voor de datum van feitelijke oplevering (zijnde 1 maart 2014) uitvoeren. Sanering door huurder kan niet verder strekken dan tot aan haar bedrijfsvoering te relateren stoffen en/of verontreinigingen.
- f. Voor zover de uitvoering van het onder d bedoelde saneringsplan na de beoogde oplevering van 1 maart 2014, getel op de grondwatermonitoring, zal moeten worden voortgezet, dan zal huurder er voor zorg dragen dat deze voortzetting de feitelijke oplevering per 1 maart 2014 niet in de wegstaat. De voortzetting van de uitvoering van het saneringsplan na 1 maart 2014 wordt niet beschouwd als een (opleverings-) gebrek als bedoeld in artikel 7. Huurder draagt de zorg en kosten van de monitoring na 1 maart 2014.
- g. De gemeente heeft aan huurder documenten verstrekt inzake de wijze van aanleg van de busbaan Kruisvaart, inclusief groenstrook, fiets- en voetpad, op het onderhavige perceel (met als activiteiten het plaatsen van palen, landhoofd, zandcunet en het inrichten van de groenstrook, een en ander met in achtname van de Arbowetgeving): RM000281-WGN-DO-SIT-001-V3.0, bijlage XVI b DO - 01 - Kruisvaart - Situatie en aanzichten - 2.0, bijlage XVI c DO - 02 - Kruisvaart - Doorsnede en details - 2.0, bijlage XVI d DO - 03 - Kruisvaart - Brugdek 2.0, bijlage XVI e DO - 04 - Kruisvaart - Palenplannen 2.0, bijlage XVI f DO - 06 - Kruisvaart - Brugdek 2.0 en bijlage XX a tekening DO - 09 inrichtingsplan busbaan kruisvaart versie 5.0 d d 01-07-2013. Om deze activiteiten mogelijk te maken, zal huurder milieumaatregelen treffen om de verontreiniging die met de beschreven werkzaamheden aan de oppervlakte komt, mits aan huurder toe te rekenen, op te ruimen dan wel, indien nodig, verspreiding van de betreffende aan huurder toe te rekenen verontreiniging te voorkomen. Huurder zal zo spoedig mogelijk doch uiterlijk voor 15 september 2013 zorgdragen voor het indienen van een aanvullend saneringsplan naast het saneringsplan bedoeld onder d, dan wel, indien het bevoegd gezag een geheel nieuw saneringsplan wenst, voor zowel de sanering bedoeld onder d als onder g, voor het indienen van het nieuwe saneringsplan. Huurder zal de milieumaatregelen conform het aangevulde dan wel nieuwe saneringsplan voor haar rekening en risico uitvoeren voor de beoogde oplevering op 1 maart 2014. Indien de uitvoering van de in deze paragraaf bedoelde maatregelen in verband met de (gekozen) uitvoering van het werk niet uitvoerbaar is voor de beoogde oplevering op 1 maart 2014, bepalen de gemeente en huurder in gezamenlijk overleg de gewenste datum van uitvoering. In het in de vorige zin bedoelde geval zal geen sprake zijn van een (opleverings-) gebrek als bedoeld in artikel 7. Indien een geheel nieuw saneringsplan wordt ingediend ten gevolge van de op basis van deze paragraaf te treffen maatregelen, zal dit saneringsplan in de plaats komen van het saneringsplan als genoemd in paragraaf d van dit artikel. Indien de in deze paragraaf genoemde documenten inhoudelijk wijzigen en deze wijzigingen extra werkzaamheden c.q. maatregelen met zich meebrengen, dan is huurder niet gehouden deze werkzaamheden en/of maatregelen uit te voeren en zal de gemeente deze werkzaamheden en/of maatregelen op eigen kosten uitvoeren. Ten behoeve van de uitvoering van deze paragraaf zal de gemeente huurder steeds op de hoogte houden van de planning en de door haar gekozen wijze om de werkzaamheden uit te voeren. Gemeente en huurder komen overeen dat de locatie, na uitvoering van het beschikte saneringsplan geschikt is voor het voorgenomen gebruik.
- h. Mocht tijdens de werkzaamheden ten behoeve van het door de gemeente aanleggen van de busbaan Kruisvaart, derhalve na de datum van oplevering, op het door huurder gehuurde perceel een onvoorziene verontreiniging worden aangetroffen, die aan huurder kan worden

toegerekend, dan zullen huurder en de gemeente in overleg treden om per geval te bepalen of sanering in verband met de aanleg van de busbaan Kruisvaart noodzakelijk is en, zo ja, of huurder de sanering op zich neemt dan wel de gemeente werk met werk combineert, een en ander op grond van het bepaalde in de Wet bodembescherming. De kosten van de sanering zullen voor rekening zijn van huurder. Partijen spannen zich redelijkerwijs in om het bepaalde in deze paragraaf zo spoedig mogelijk uit te voeren.

In het in deze paragraaf bedoelde geval zal geen sprake zijn van een (opleverings-) gebrek als bedoeld in artikel 7.

- i. Bij de feitelijke oplevering zal het gehuurde geheel vrij van huur en/of gebruik zijn.
- j. De oplevering van het gehuurde zal plaatsvinden middels ondertekening door beide partijen van een proces-verbaal van oplevering.

5. De totale vergoeding voor de huurbeëindiging bedraagt: € [redacted] - exclusief BTW (zegge: [redacted] Euro en nul eurocent). Het bedrag is inclusief alle schade, hoe ook genaamd en is niet rentedragend, tenzij deze niet tijdig wordt voldaan.

De vergoeding zal als volgt worden voldaan:

- a) binnen 6 weken na bestuurlijke goedkeuring van deze overeenkomst 30% van de vergoeding, zijnde een bedrag van € [redacted] excl. BTW
- b) het alsdan nog resterende bedrag, zijnde € [redacted], excl. BTW binnen 6 weken na datum van ondertekening van het procesverbaal van oplevering mits huurder aan zijn verplichtingen voortvloeiend uit deze overeenkomst jegens de gemeente heeft voldaan, behoudens die verplichtingen die op grond van artikel 4 reeds contractueel zijn voorzien na 1 maart 2014..

De vergoeding zal door de gemeente worden overgemaakt op bankrekeningnummer 1341.35.385 van de Rabobank ten name van Delek Nederland B.V. te Breda.

Huurder en de gemeente verklaren na ontvangst c.q. betaling van de vergoeding als bedoeld in dit artikel volledig schadeloos te zijn gesteld en schadeloos te hebben gesteld, ook ten aanzien van eventuele aspecten van planschade en nadeelcompensatie en deswege niets meer van elkaar te vorderen te hebben met betrekking tot deze locatie. Dit artikel houdt niet in dat de gemeente huurder vrijwaart van zijn contractuele verplichtingen, die op grond van artikel 4 reeds contractueel zijn voorzien na 1 maart 2014.

6. Huurder is zelf verantwoordelijk voor het tijdig beëindigen van de onderhuurovereenkomst/exploitatatieovereenkomst. Het beëindigen van de onderhuur/exploitatatieovereenkomst zal door en voor rekening en risico van huurder plaatsvinden. Huurder verklaart dat hij daarbij de belangen van onderhuurder/exploitant in acht heeft genomen en de onderhuurder/exploitant op de hoogte heeft gebracht van de voor hem relevante afspraken tussen de gemeente en zich zelf. Huurder vrijwaart de gemeente voor eventuele claims, van welke aard dan ook, van de huidige onderhuurder/exploitant.

7. Indien huurder in gebreke blijft met betrekking tot zijn verplichting tot oplevering van het gehuurde conform de bepalingen van deze overeenkomst verbeurt hij, zonder dat ingebrekestelling of rechterlijke tussenkomst nodig zal zijn, aan de gemeente een niet voor matiging vatbare boete, groot € 5.000,- (= zegge: vijfduizend euro) per dag, voor iedere dag of een gedeelte daarvan waarmede de datum van ontruimde levering wordt overschreden en onverlet het recht van de gemeente alsnog de vrije oplevering en schadevergoeding vermeerderd met kosten te vorderen. De boete kan worden verrekend met de in artikel 5 bedoelde schadeloosstelling. Huurder zal jegens de gemeente niet in gebreke kunnen zijn en ter zake nimmer enige boete kunnen verbeuren –op grond van deze overeenkomst- indien enig bevoegd bestuursorgaan krachtens de Wet milieubeheer of het Activiteitenbesluit huurder aanschrijft of anderszins verplicht tot het treffen van (aanvullende) saneringsmaatregelen dan wel het volledig verwijderen van eventueel aanwezige bodem- of grondwaterverontreiniging.

8. a. Partijen beogen met het sluiten van deze overeenkomst geen regeling te treffen over een eventuele herstelplicht op grond van de Wet milieubeheer en/of het Activiteitenbesluit. Het aangaan van deze overeenkomst ontslaat huurder derhalve niet van haar publiekrechtelijke rechten en

verplichtingen op basis van de Wet milieubeheer of het Activiteitenbesluit.

b. De gemeente als bevoegd gezag behoudt zich al haar publiekrechtelijke rechten en verplichtingen voortvloeiend uit de Wet milieubeheer en/of het Activiteitenbesluit jegens huurder voor.

c. Huurder zal zich jegens de gemeente/bevoegd gezag er niet op kunnen beroepen dat er reeds privaatrechtelijke saneringsafspraken –zoals vastgelegd in onderhavige overeenkomst- zijn gemaakt met de gemeente en dat zij daardoor is ontslagen van haar verplichtingen op grond van de Wet milieubeheer en/of het Activiteitenbesluit.

d. Wanneer huurder verplichtingen worden opgelegd in het kader van de Wet milieubeheer en/of het Activiteitenbesluit zal huurder zijn verplichtingen in het kader van de Wet bodembescherming of artikel 28 van de huurovereenkomst zoals bedoeld in artikel 4 sub e t/m h van deze overeenkomst blijven uitvoeren, tenzij huurder daarvan krachtens enige overheidsmaatregel wordt weerhouden.

9. Deze overeenkomst vormt een onderdeel van een vijftal overeenkomsten, namelijk één huurbeëindigingsovereenkomst (Vondellaan), drie allonges inzake de staking van de verkoop en opslag van LPG (Biltse Rading, Einsteindreef en 24 Oktoberplein) en één nieuwe huurovereenkomst (Leidsche Rijn). Indien het college van burgemeester en wethouders niet instemmen met het aangaan/ondertekenen van de huurovereenkomst Leidsche Rijn, of de directie van Delok Nederland B.V. stemt niet in met het aangaan/ondertekenen van deze huurovereenkomst dan komt deze huurbeëindiging niet tot stand.
10. Partijen verklaren dat zij, voordat zij deze ontbindingsovereenkomst ondertekend hebben, kennis genomen hebben van de bepalingen en zodanige informatie hebben ontvangen, dat de inhoud en de gevolgen van deze overeenkomst hun voldoende voor ogen staan.
11. Na definitief tot standkoming van deze overeenkomst zullen partijen de bij de rechtbank Midden Nederland aanhangige huurbeëindigingsprocedure beëindigen. Huurder zal het door hem ingediende beroepschrift tegen het bestemmingsplan Busbaan Kruisvaart, Dichterswijk intrekken. Iedere partij betaalt de eigen kosten.

Aldus in 2-voud opgemaakt en ondertekend,

Te Utrecht op 2/8 2013

Te Breda op 30 juli 2013

(handtekening gemeente/verhuurder)
M. Mulder

(handtekening huurder)

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Gemeente Utrecht

Delok Nederland BV

Besluit in mandaat genomen d.d. 6-8-2013 nr. 13.02.5953, handelend ter uitvoering van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht, d.d. 11 december 2012, kenmerk 12.096853, zoals opgenomen in Organisatieregeling en Uitvoeringsregelingen gemeente Utrecht (Gemeenteblad van Utrecht 2012, nummer 101 en 102) en het besluit tot vaststelling van het mandaatregister/ondermandaat en volmacht van de Integraal Resultaatverantwoordelijk Manager Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling van de gemeente Utrecht d.d. 20 december 2012, kenmerk 12.099274, zoals gepubliceerd op 31 december 2012.

Reactie op zienswijzen provincie, door gemeente Utrecht, dd. 22-9-2017.

Allereerst lijkt het ons van belang te signaleren dat de Provincie in haar zienswijzen van drie partijen spreekt, terwijl er overeenkomsten zijn gesloten tussen twee partijen, De Gemeente en BRU. De provincie heeft de rechten en verplichtingen uit deze overeenkomsten overgenomen van BRU.

Wij zien de POUHL niet als een zelfstandige "partij" in de bestaande verschillen van inzicht tussen de gemeente. Op basis van de Bestuursovereenkomst worden de deelprojecten Bovenbouw, Materieel, voorbereiding exploitatie en voorbereiding beheer uitgevoerd voor rekening en risico van de provincie. De BRU heeft er destijds voor gekozen om de uitvoering van deze taak neer te leggen bij de daartoe opgerichte projectorganisatie. De BRU, nu de provincie, is echter nog altijd volledig verantwoordelijk. Het lijkt of discussies tussen projectorganisatie en toekomstige beheerorganisatie, die uiteraard dienen te worden gevoerd, worden verward met een juridisch conflict tussen partijen. Dit zien wij echter als interne discussies die zo nodig kunnen worden opgeschaald naar de stuurgroep maar zonder juridische lading en zonder dat de rechtspersoon gemeente Utrecht hier partij in moet worden.

De gemeente heeft er vertrouwen in dat de POUHL zijn werk professioneel doet en dat bestaat niet alleen uit het realiseren van het project maar ook op het sturen op tijd, scope, geld en risico's. De stelling dat hierbij de gemeente telkens bevoordeeld wordt herkennen wij niet. Voor de aanvang van het project is door externe adviseurs gewezen op het gevaar dat de projectorganisatie te veel op afstand kwam te staan en als externe partij werd gezien. Om dit te voorkomen was het van belang om ook medewerkers uit de eigen organisaties van gemeente en BRU mee te laten werken in de projectorganisatie. Dit is van de zijde van de gemeente altijd gebeurd. Sinds kort heeft ook de provincie een eigen medewerker ingezet op een belangrijke positie in de projectorganisatie. Wij hopen dat dit er toe zal leiden dat ook bij de provincie het vertrouwen in de POUHL kan worden hersteld.

Hieronder zullen wij puntsgewijs reageren op de (impliciete en expliciete) stellingen van de provincie in haar zienswijzen. De vragen uit de zienswijze laten wij buiten beschouwing. We hanteren hieronder de indeling zoals die gebruikt is in de zienswijze van de provincie.

Overdracht BRU – PU

In de zienswijze van de provincie speelt de overdracht van BRU naar Provincie een centrale rol. Voor de gemeente is deze overdracht niet relevant voor de afspraken die er gelden tussen partijen. Desondanks zullen wij onderaan dit document reageren op de stellingen.

Bestuursovereenkomst UHL (BOUHL)

Belangrijk is het inzicht dat de Bestuursovereenkomst is opgesteld voordat de projectorganisatie Uithoflijn functioneerde. BRU en de Gemeente waren twee partijen met duidelijk gescheiden invalshoeken, belangen en deskundigheden. De gemaakte afspraken over eigen verantwoordelijkheden van beide partijen vormen hier het bewijs van. De

opsteller van de overeenkomst namens BRU is later in opdracht van de provincie bij de projectorganisatie gaan werken.

Wij herkennen ons niet in de stelling dat afspraken worden gemaakt of uitgelegd in het voordeel van de gemeente. Zie ook onder kopje 'Rechtsongelijkheid'.

Optimalisaties

Wij zetten onze vraagtekens bij de wijze waarop de professionaliteit van de POUHL in twijfel wordt getrokken en bij de stelling dat huidige medewerkers van de provincie als medewerker van BRU hebben verzuimd om zaken te vermelden in de due diligence. Graag zien wij dit nader toegelicht.

De stelling dat er bij het ondertekenen van de overeenkomst al was gebleken dat er een tekort van 20 miljoen ontstond is voor ons nieuw. Ook het idee dat er naar een projectbudget toe is geredeneerd, bijvoorbeeld door een lagere bijdrage voor de remise, herkennen wij niet. Wij kennen alleen de PM post van het proefbedrijf. In onze beantwoording van de vragen van de adviseur zijn wij reeds ingegaan op het onduidelijke overzicht met beheer- en exploitatiekosten

Het Remiseproject is volledig los van de gemeente voorbereid. De gemeente heeft geen invloed. De ramingen zijn opgesteld door deskundigen die werden aangestuurd door het trambedrijf, toen nog BRU, nu onderdeel van de provincie. Ook in dit hoofdstuk wordt de POUHL weer gezien als een partij. De stelling dat de raming is aangepast op basis van een toets op die raming door POUHL bewijst hooguit dat POUHL zijn rol vervult (het beheersen van kosten en scope project). Hoe dan ook is een lump sum bijdrage afgesproken. Een te lage raming is de verantwoordelijkheid van de provincie.

Scope BOUHL versus scope POUHL

Werkzaamheden ter voorbereiding beheer en exploitatie maken onderdeel uit van de opdracht van de projectorganisatie (beschreven in hoofdstuk 3 BOUHL*) en hiervoor is ook budget geraamd. De provincie claimt nu dat zij aanvullend nog meer kosten maakt. Wanneer de projectorganisatie extra werkzaamheden bovenop de scope van hoofdstuk 3 moet uitvoeren dient een scopewijziging te worden doorgevoerd. De gemeente is van mening dat deze kosten thuishoren in het domein van de provincie.

Het proces

Naar de mening van de gemeente is de voornaamste oorzaak van het mislukken van het overleg de juridisch onjuiste uitleg van de overeenkomsten waardoor we niet toekwamen aan het maken van nadere afspraken..

Het voorstel om alle kosten 50 % te delen herkennen we als een wens van de vertegenwoordiger van de provincie en heeft voor de gemeente geen status.

Rechtsongelijkheid

Zie ook de inleiding van onze reactie op de door de provincie ervaren "rechtsongelijkheid".

De overeenkomst is vastgesteld door de stuurgroep toen de beroepstermijn van het bestemmingsplan nog niet verstreken was. Op het moment van het tekenen van de overeenkomst door de gemeente en BRU was er een beroep ingediend door de toenmalige eigenaar van het tankstation (zie bijlage in bijgevoegd zip-bestand: bericht van Raad van State betreffende ingesteld beroep door Delek Nederland B.V. dd. 3 juli 2013). Ten tijde van ondertekening waren risico's nog ten volle aanwezig, hetgeen blijkt uit de volgende chronologie:

1. Uitvoeringsovereenkomst BRU/GU is getekend op 10/15 juli 2013 (zie bijlage).
2. Bijbehorende raming is van 16 mei 2013 (zie bijlage).
3. Aanbesteding aanleg Kruisvaart: inschrijving is gedaan op 20 februari 2014 (zie bijlage).
4. Grondverwerving NS (prijs). Overeenkomst getekend op 21 maart 2014 (zie bijlage).
5. Huur beëindiging Texaco (Delek Nederland BV), getekend op 30 juli 2013, risico prijs tot de laatste minuut (zie bijlage).
6. Geluidmaatregelen omgeving Raadwijk (overeenkomst getekend op 25 november 2014).
7. De werkzaamheden aan de Dichterbaan zijn pas begin 2016 grotendeels afgerond.
8. De busbaan is medio 2016 in gebruik genomen.

De redenatie van de provincie dat het er op lijkt dat bij de ondertekening van de respectievelijke overeenkomsten de Stuurgroepleden zich niet bewust waren van of geïnformeerd werden over het contract- en onderhandelingsverloop van de Kruisvaart/Dichtersbaan gaat derhalve mank.

Dat de gemeente bevoordeeld zou worden door POUHL of door haar positie binnen BRU te gebruiken voor eigen belang, herkennen wij niet. Zie bijvoorbeeld de behandeling van het verzoek van de toenmalige gemeentelijke Projectorganisatie Stationsgebied (POS) om een extra bijdrage bij een lump sum regeling voor de tijdelijke eindhalte Verlengde Graadt van Roggeweg: Agenda en verslag van Stuurgroepbijeenkomsten dd. 20 juni 2012 en dd. 19 september 2012 (stukken zitten in dossier).

Dat de kosten voor de realisatie van de Tramremise voor de provincie hoger uitvallen dan voorzien is de gemeente, noch de gezamenlijke projectorganisatie aan te rekenen. Het project Tramremise valt volledig binnen het domein en de aansturing van de provincie. Aangezien het wel een randvoorwaardelijk project is voor de Uithoflijn, is de voortgang van realisatie wel van belang. Op basis van een eerdere audit door Horvat zijn zorgen geuit over de voortgang van het project. Die zorgen betroffen vooral de aansturing en de planning.

UO stationsgebied

In onze beantwoording van de vragen van de adviseur zijn we uitgebreid ingegaan op deze casus. Aanvullend hierover nog het volgende. Situaties in het stationsgebied kunnen als projectrisico kunnen worden aangeduid. Dat is een invalshoek die past bij de opname van de raakvlakken met het stationsgebied in de lijst met projectrisico's (laatste bladzijde

bijlage 1 benoemingsovereenkomst). Dat zou invulling kunnen geven aan de af te spreken verdeling van kosten in het kader van 6.7 UO.

CASUS A Voorbereiding Exploitatie en beheer

In de beantwoording van de vragen van de adviseur en hierboven zijn wij al ingegaan op de redenering van de provincie.

De wijze waarop de gemeente wijst op de afspraak in 2014 is vrij gebruikelijk in de omgang tussen bestuursorganen. Je maakt een afspraak en staat hier voor in.

Naar de mening van de gemeente is het logisch dat aanloopkosten gedekt worden uit toekomstige inkomsten. De gemeente beschikt niet over een dergelijke mogelijkheid. Hoe dan ook zijn het kosten die gemaakt worden ten behoeve van de uiteindelijke eindverantwoordelijke van het project, de provincie.

Overdracht BRU – PU

In de zienswijze van de provincie speelt de overdracht van BRU naar Provincie een centrale rol. Voor de gemeente is deze overdracht niet relevant voor de casuïstiek, aangezien de provincie de positie van de BRU zonder voorbehoud en zonder voorwaarden heeft overgenomen. Dit is vastgelegd in driepartijen-overeenkomsten tussen BRU, Gemeente en Provincie. Voor de hoofdovereenkomst Uithoflijn in De Uithof is de overdracht vastgelegd in een meerpartijen overeenkomst, waarbij ook Universiteit Utrecht, UMC Utrecht en Hogeschool Utrecht hebben ingestemd.

De gemeente Utrecht was één van de gemeenten die deelnam in de BRU. De gemeente Utrecht speelde als grootste gemeente een belangrijke rol in het BRU en had in het DB en het AB van BRU een belangrijke zwaarwegende stem bij het nemen van besluiten die overigens meestal met unanimiteit werden genomen
Dit laat onverlet dat de ambtelijke organisatie van BRU werd aangestuurd door de directeur van BRU en dat de ambtenaren die werkzaam waren bij BRU de belangen van de BRU vertegenwoordigden, niet de belangen van de gemeente. Dit kan zonodig worden gecheckt bij de vele medewerkers van BRU die nu werkzaam zijn voor de provincie en nog altijd opkomen voor het belang van goed openbaar vervoer in de regio cq provincie Utrecht.

Zienswijze gemeente Utrecht toedeling onvoorziene meerkosten UHL

4 september 2019

Onze insteek is dat er eerst helderheid ontstaat over het juridische kader waarbinnen vervolgsafspraken kunnen worden gemaakt. Het ontbreken van een helder kader is naar ons idee een belangrijke oorzaak waardoor de discussie in een impasse raakt.

Als toelichting op de aangeleverde casuïstiek en de voorliggende vraagstelling lichten wij graag toe hoe de samenwerking tussen de gemeente en provincie (voorheen BRU) bij dit project tot stand is gekomen en met welke basisgedachten de samenwerking daarom is ingericht. Vanuit die context zullen wij toelichten hoe wij aankijken tegen de huidige contractuele relatie tussen gemeente en provincie en de verschillen van inzicht.

Voorgeschiedenis

De gemeente is begonnen met de realisering van HOV om de Zuid (een HOV-baan voor een bus op de route tussen Centraal Station en De Uithof) op het traject dat nu de Uithoflijn heet, op basis van o.a. een door BRU verleende subsidie in 2008 van 40,7 miljoen (vanuit de rijksmiddelen die beschikbaar gesteld worden voor openbaar vervoer). Pas gaandeweg de aanleg van dit bustracé is gezamenlijk door gemeente en BRU besloten om een trambaan aan te leggen. In 2012 is hiervoor het uitvoeringsbesluit genomen. De aan te leggen HOV-baan werd vanaf dat moment toekomstige onderbouw voor de tram en dit project. De resterende middelen van de verstrekte subsidie werden ondergebracht in het project Uithoflijn. Het project is grotendeels gefinancierd met direct of indirect door het rijk beschikbaar gesteld geld voor de verbetering van het OV. In deze toelichting spreken wij over afspraken met BRU. Alle afspraken zijn na de overdracht van OV bevoegdheden aan de provincie onverkort overgenomen door de provincie Utrecht niddels een driepartijen overeenkomst.

Opzet sturingsmodel

Bij het nadenken over de vorm van samenwerking is gekozen voor een gezamenlijk opdrachtgeverschap. Van de zijde van de gemeente, aangezien wij groot belang hechten aan de snelle komst van de tram en omdat wij willen zorgen dat de trambaan goed ruimtelijk wordt ingepast (geluidsbeschermend, verkeersveilig, stedenbouwkundig etc..). Van de zijde van BRU werd belang gehecht aan deelname door de gemeente, omdat gemeente Utrecht hiermee

zijn kennis in zou (blijven) zetten tbv de aanleg en daarmee inpassing van het tramtracé en als medeopdrachtgever tot aan het eind van het project betrokken zou blijven (ook als de werkzaamheden van de gemeente aan de onderbouw al zouden zijn beëindigd).

Beide partijen constateerden dat zij verantwoordelijkheid kunnen dragen (deskundig zijn) voor een aantal onderdelen, maar voor andere onderdelen helemaal niet. Daarnaast werd het project HOV om de Zuid ingebracht in het project, waarmee het project Uithoflijn mogelijk belast zou raken met risico's uit het verleden (bodemvervuilingen, contracten met ProRail dat een deel van het tracé zou aanleggen). Daarop is besloten om het project Uithoflijn op te delen in een aantal deelprojecten waarvoor één van de partijen steeds geheel verantwoordelijk is voor de ontwikkeling en realisatie ervan. Partijen realiseerden zich dat niet alle risico's toe te rekenen zijn aan deelprojecten. Daarom is het systeem van projectrisico's ingericht, waarbij partijen deels verantwoordelijk zijn voor 'eigen' risico's (deelprojectrisico's) en een centrale reservering voor 'externe' risico's, vast te stellen door de stuurgroep.

Voor zover een verdere toelichting nodig is over de totstandkoming van de overeenkomsten en wat de bedoeling was van partijen bij het aangaan daarvan: zowel bij de provincie als bij de gemeente zijn de medewerkers die hier direct bij betrokken waren nog betrokken bij het project.

Hoofdlijn Bestuursovereenkomst.

Het juridische standpunt van de gemeente over een aantal onderdelen komt voort uit de opzet van de bestuursovereenkomst Uithoflijn en de hierboven beschreven verantwoordelijkheidsverdeling.

De hoofdlijn van deze overeenkomst is naar de mening van de gemeente: BRU en de gemeente spreken af het project Uithoflijn uit te voeren. Partijen spreken een risicoverdeling af, waarbij Partijen enerzijds risicodragend zijn voor hun Deelproject(en) en zij anderzijds, bij het optreden van Projectrisico's, een beroep kunnen doen op de Centrale Risicoreservering; BRU is als (toekomstig) eigenaar en beheerder van het Tramsysteem eindverantwoordelijk voor de realisatie van het Project en de gemeente is verantwoordelijk voor de realisatie van haar Deelprojecten zoals bepaald in Overeenkomst (is bijna letterlijke weergave overweging bestuursovereenkomst).

Hoofdstuk 2: Onderwerp van de overeenkomst is: de tijdige aanleg van een werkend OV systeem tussen Utrecht Centraal en De Uithof dat goed ingepast is in de omgeving. Op partijen rust een maximale inspanningsplicht om het project zoals bedoeld in deze overeenkomst te realiseren en daarvoor zo nodig aanvullende afspraken te maken.

(Definitie) projectscope: Het project is concreet beschreven in de projectscope. *(De projectscope beschrijft de zaken waarover de gemeente en de BRU concreet afspraken hebben gemaakt over ontwikkeling en realisatie, financiën en risicoverdeling. Voor de uitvoering hiervan is bij het afsluiten van de overeenkomst 321 miljoen euro beschikbaar (excl. aanschaf trammaterieel).*

Hoofdstuk 3 beschrijft de projectscope: De gemeente is verantwoordelijk voor realisatie van onderbouw en omgeving (pas nadat hierover uitvoeringsovereenkomsten zijn afgesloten).

BRU is verantwoordelijk voor deelprojecten: trammaterieel, bovenbouw, voorbereiding beheer en voorbereiding exploitatie. Partijen kunnen in uitvoeringsovereenkomsten afwijken van de overeengekomen scope, risicoverdeling etc.

Hoofdstuk 4 en 5: Partijen ontwikkelen en realiseren de onderdelen van deze projectscope voor eigen risico. De bijzondere positie van het Stationsgebied wordt toegelicht bij de betreffende casus.

Hoofdstuk 7: Financiële inbreng van partijen in het project.

Hoofdstuk 8: wanneer zich projectrisico's voordoen -risico's die niet kunnen worden beheerst vanuit een deelproject- dan kunnen deze worden gedekt uit de centrale risicoreservering. Voordat het zover is, wordt door de stuurgroep beoordeeld of het echt een projectrisico is en of dit uit het projectbudget kan worden gedekt, zo niet dan wordt dit gedekt uit de risicoreservering. Als deze niet groot genoeg is wordt deze door partijen aangevuld in de verhouding gemeente 24 % en BRU 76 %.

Hoofdstuk 9: wanneer partijen menen dat er iets ontbreekt in de scope, dan kan een scopewijziging of wijziging van de Bestuursovereenkomst worden voorgesteld. De partij die scopewijziging wenst, die betaalt hem. Scopewijzigingen kunnen ook door partijen gezamenlijk worden voorgesteld.

Hoofdstuk 13: over randvoorwaardelijke projecten worden separate afspraken gemaakt. Het systeem van projectrisico's geldt hiervoor niet automatisch, maar kan wel in uitvoeringsovereenkomsten van toepassing worden verklaard.

De praktische uitvoering

Over alle deelprojecten en randvoorwaardelijke projecten genoemd in de bestuursovereenkomst waar de gemeente bij betrokken is, zijn uitvoeringsovereenkomsten afgesloten tussen BRU en gemeente. Over de deelprojecten van BRU zijn geen uitvoeringsovereenkomsten afgesloten (dan zou BRU als opdrachtgever met zichzelf een overeenkomst af moeten sluiten). Er is wel een uitvoeringsovereenkomst afgesloten over het randvoorwaardelijk project van BRU de tramremise met de gemeente als partij. Dit omdat de tramremise niet wordt aangestuurd door de Projectorganisatie Uithoflijn.

De fysieke werkzaamheden van de gemeente in zijn eigen deelprojecten zoals gedefinieerd in de projectscope en in uitvoeringsovereenkomsten zijn nagenoeg helemaal afgerond (let op aparte status stationsgebied). Uiteindelijk is hierbij gekozen voor een andere risicoverdeling, omdat de post "projectonvoorzien" in deze deelprojecten niet aangesproken hoefde te worden. Door de gemaakte afspraak om af te rekenen op werkelijk gemaakte kosten bleef de risicovoorziening ($\pm 10\%$ per deelproject) behouden voor het project Uithoflijn.

Er is een projectorganisatie Uithoflijn ingericht die nauwkeurig zicht houdt op de financiën en de risico's. Daarbij stuurt de projectdirecteur op het beheersen van het geheel aan risico's, dus hij waakt zowel over de inzet van het budget "project onvoorzien" van deelprojecten als de centrale risicoreservering. Tot dusver zijn in de Stuurgroep geen formele besluiten genomen om de centrale risicoreservering aan te vullen, dus deze is formeel nog 8 miljoen euro, zoals afgesproken in 2014 bij het herijken van het budget na definitief vaststellen van het DO. Wel zijn stuurgroepbesluiten genomen waarbij risico's en uitgaven zolang "geparkeerd" zijn in de risicoreservering. Deze zijn onderwerp van "de verschillen van inzicht".

De verplichtingen van BRU uit de overeenkomsten zijn overgenomen door de provincie Utrecht

In het navolgende zullen wij aangeven hoe wij de ingebrachte casus zien in het licht van de hiervóór beschreven context.

Thema Voorbereiding exploitatie en beheer

In de bestuursovereenkomst is het onderwerp voorbereiding exploitatie en beheer uitsluitend opgenomen, omdat werd beseft dat het noodzakelijk was om te zorgen voor een zeer goede aansluiting van de werkzaamheden van het project en het latere beheer en exploitatie door het trambedrijf bij BRU. Deze deelprojecten worden op grond van de bestuursovereenkomst uitgevoerd voor rekening en risico van BRU. Daarbij is er altijd vanuit gegaan dat BRU, als uiteindelijk verantwoordelijke voor beheer en exploitatie, een organisatie zou inrichten om het beheer en de exploitatie te gaan uitvoeren. De financiering hiervan zou logischerwijs bekostigd worden uit de toekomstige inkomsten van de exploitatie (waaruit in de toekomst het beheer en de exploitatie uit bekostigd worden).

Het enige onderdeel waar, ook op grond van de bestuursovereenkomst, aanvullende afspraken over gemaakt moesten worden, is het proef- en testbedrijf. In 2014 is die aanvullende afspraak gemaakt naar aanleiding van het definitief herijken van het budget voor de Uithoflijn na het DO. Die afspraak is in 2014 ter vaststelling voorgelegd aan het Algemeen Bestuur van het BRU. Daarin is expliciet vastgelegd dat BRU verantwoordelijk is voor de voorbereiding exploitatie. Wat betreft de kosten staat er *“De Kosten VEB proefbedrijf moeten nog worden berekend en vastgesteld en in de meerjarenbegroting 2016-2018 van BRU worden opgenomen.”*

Zoals de provincie aangeeft, is er een probleem ontstaan omdat BRU heeft verzuimd de verwachte extra kosten voor beheer en exploitatie op te voeren op de meerjarenbegroting van BRU en daarmee het te melden bij de provincie. Daarom zou volgens de provincie nu gekozen moeten worden voor het opvoeren van deze kosten als projectrisico, te financieren uit het project. Naar de mening van de gemeente betekent het niet uitvoeren van een afspraak door BRU zeker niet dat de gemeente daar nu medeverantwoordelijkheid voor moet dragen. De provincie was op de hoogte van alle afspraken tussen BRU en de gemeente over de Uithoflijn, heeft de laatste anderhalf jaar voordat de overdracht van bevoegdheden plaatsvond meegekeken bij alle besluitvorming en heeft tenslotte alle contractuele afspraken met betrekking tot de Uithoflijn onverkort en onvoorwaardelijk overgenomen.

De genoemde kosten hebben uitsluitend te maken onderdelen van de overeenkomst die horen bij deelprojecten uit de overeenkomst waarvoor de provincie verantwoordelijk is of met de toekomstige exploitatie en beheer waarvoor de provincie volledig verantwoordelijk is. Dus ook uit dat oogpunt is

het voor de gemeente niet duidelijk waarom de gemeente hierin een bijdrage zou moeten leveren.

Overigens zijn de opgestelde overzichten van exploitatie- en beheerkosten zeer grof. Ze bevatten o.a. kosten voor aanschaf van machines (waarom zouden deze tot de voorbereidende werkzaamheden van beheer- of exploitatiekosten behoren ?) en bijvoorbeeld kosten om personeel van Qbuzz te vervangen terwijl zij opgeleid worden als tramchauffeur. Daarnaast is aangegeven dat er ook kosten worden verwacht voor het verbeteren van de traminfrastructuur na oplevering en ingebruikname.

Uiteindelijk spitst de discussie zich toe op de ontvangstorganisatie. De projectorganisatie heeft de opdracht van de gezamenlijke opdrachtgevers ontvangen om het beheer en de exploitatie te coördineren. De projectorganisatie is daarvoor bemenst. Waarom is het logisch en redelijk dat de gemeente daarnaast meebetaalt aan een binnen de provincie opgetuigde organisatie die zich ook richt op toekomstige beheer en exploitatie? De gemeente heeft ook de kosten van de overdracht van de omliggende openbare ruimte aan de beheerorganisatie van de gemeente (Stadsbedrijven) niet in rekening gebracht. Wij zijn van mening dat dit tot de eigen taak van de provincie respectievelijk de gemeente behoort.

Wanneer de provincie (voorheen BRU) het nodig en redelijk had geacht dat kosten werden gedragen door het project, dan zou het in de rede hebben gelegen om hierover een afspraak te maken met de Projectorganisatie Uithoflijn, manager voorbereiding beheer en exploitatie. De gemeente vertrouwt erop dat de projectorganisatie stuurt op o.a. kostenbeheersing.

Ten slotte lijkt het ons niet zinvol en logisch om kosten onder te brengen bij het project en daarna te constateren dat het project geld te kort komt. Dan kan beter direct een afspraak over aanvullende financiering, door de partij die daarvoor verantwoordelijkheid draagt, worden gemaakt.

Thema Stationsgebied

De gemeente is onder regie van de Projectorganisatie Stationsgebied (POS) en in nauwe samenwerking met diverse publieke en private partijen, in 2003 gestart met het realiseren van het Masterplan Stationsgebied. Dat is een complexe en ingrijpende herstructurering van een groot gebied rondom Utrecht Centraal.

In 2010, zeven jaar na de startdatum, is besloten tot het aanleggen van de Uithoflijn, waarbij tevens is besloten om deze aan de centrumzijde van Utrecht Centraal te laten halteren. Beide besluiten hadden tot gevolg dat de plannen van het Stationsgebied ingrijpend moesten worden aangepast. Niet alleen moesten ontwerpen van (HOV-)infrastructuur, openbare ruimte en vastgoed worden aangepast, ook de uitvoeringsplanning en -fasering van diverse projecten moest worden herijkt.

Een en ander had vanzelfsprekend ook financiële consequenties voor de grondexploitatie van het Stationsgebied. Voor het vergoeden van de extra kosten was in het projectbudget van de Uithoflijn onder de noemer 'Inpassingskosten Stationsgebied' een budget gereserveerd van € 22,37 miljoen. In beginsel was afgesproken dat de POS in gevallen waarin sprake was van extra kosten als gevolg van de Uithoflijn, deze kon declareren ten laste van dit budget.

Het bleek in toenemende mate lastiger om per deelproject de aan de komst van de Uithoflijn toerekenbare meerkosten te bepalen. Naar mate de tijd voortschreed, kreeg de discussie over 'wat als de Uithoflijn er niet was geweest' een steeds theoretischer karakter. Daarnaast was er sprake van moeilijk objectief vast te stellen meerkosten voor faserings- en veiligheidsmaatregelen en plan- en VAT-kosten.

Daarom hebben partijen in 2013 besloten om de kosten en risico's van de komst van de UHL voor de gemeente (POS) in één keer 'lump sum' af te rekenen in plaats van per deelproject. Ook bleek het efficiënter als bepaalde onderdelen van het Stationsgebied werden uitgevoerd door de POUHL en vice versa. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst Stationsgebied.

In deze overeenkomst is onder andere een scope- en kostenafbakening opgesteld voor alle onderdelen van de Uithoflijn in het Stationsgebied. Deze zijn samengevat in Bijlage 1 bij deze overeenkomst waarin per scopeonderdeel met kruisjes is aangegeven welke partij verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de werkzaamheden en welke partij voor het dragen van de kosten.

Op grond hiervan is vanuit het budget van de Inpassingskosten € 14,36 miljoen uitgekeerd aan de gemeente. De gemeente heeft € 2,43 miljoen betaald aan het BRU voor het aanleggen van het gecombineerde tram-busstation bij Utrecht Centraal.

Het zijn lump sum bijdragen, dat wil zeggen dat eventuele mee- of tegenvallers bij de betreffende scopeonderdelen niet meer tussen partijen worden verrekend. De 'lump sum' afspraak heeft dus geen betrekking op kosten voor eventueel door beide partijen te nemen extra maatregelen in het kader van planning en fasering.

Het is in het belang van alle opdrachtgevers en opdrachtnemers dat de gehele bouwopgave in het Stationsgebied wordt geoptimaliseerd. Daartoe vinden in de APS-cyclus (Afstemming Programmering Stationsgebied) regelmatig overleggen plaats tussen alle opdrachtgevers waarin aanpassingen in de plannings en eventuele beheersmaatregelen worden besproken. De gemeente voert weliswaar de regie over het APS maar is uitdrukkelijk niet in de positie om aanpassingen te doen in plannings van andere opdrachtgevers in het gebied.

Voor de Uithoflijn in het Stationsgebied zijn twee projectplanningen van belang: de APS-planning die door de samenwerkende partijen in het Stationsgebied wordt gehanteerd en die van de Uithoflijn zelf. Bij het aangaan van de Uitvoeringsovereenkomst zijn beide plannings passend: beide gaan uit van start exploitatie Uithoflijn medio 2018.

In de Uitvoeringsovereenkomst Stationsgebied zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop gemeente en BRU omgaan met eventuele wijzigingen in één van beide plannings die van invloed zijn op de datum van ingebruikname van de Uithoflijn. Samengevat staat in artikel 6.6. dat beide partijen in het geval de planning van het APS en die van de Uithoflijn niet meer passen, voor zover dat in hun respectievelijke macht ligt, waar nodig bijsturingsmaatregelen nemen om een bepaalde mijlpaal alsnog te halen.

Als deze bijsturingsmaatregelen niet leiden tot voldoende resultaat, dan zullen partijen conform artikel 6.7. met elkaar in overleg treden over andere maatregelen die het mogelijk maken dat de Uithoflijn zo snel mogelijk in gebruik kan worden genomen. Over de bekostiging van die maatregelen zullen Partijen dan nadere afspraken maken.

Vooraf aan de centrumzijde van Utrecht Centraal wordt gewerkt aan de realisatie van een grote hoeveelheid (deel)projecten. Er zijn veel afhankelijkheden tussen deze projecten, zowel technisch als qua planning en fasering. Daarnaast is de tijdsperiode krap en zijn de belangen voor een tijdige realisatie groot. Een extra complicerende factor is dat de projecten, inclusief conditionering en tijdelijke maatregelen, worden uitgevoerd in opdracht van verschillende opdrachtgevers door verschillende opdrachtnemers.

Met name de Stationstraverse speelt een grote rol in de planning- en faseringsproblematiek in het Stationsgebied. Niet alleen voor wat betreft het inpassen van de Uithoflijn maar ook voor andere projecten zoals het Stationsplein Oost en de daaronder gelegen fietsenstalling. Deze traverse moet onder andere worden gesloopt omdat de kolommen in het tracé van de Uithoflijn staan.

De Stationstraverse is eigendom van Klépierre en vormt de enige verbinding tussen Utrecht Centraal, het winkelcentrum HC en de historische binnenstad. Zowel commercieel, de traverse is de aorta HC, als qua reizigerslogistiek kan de Stationstraverse pas worden gesloopt als een alternatieve verbinding gereed is. Pas op dat moment krijgt de gemeente de beschikking over de traverse en kan die worden gesloopt.

Voor het realiseren van een alternatieve verbinding moet op hoofdlijnen het winkelcentrum HC worden aangepast en het nieuwe Stationsplein Oost worden opengesteld. De aanpassingen van HC zijn ingrijpend en omvatten niet alleen het wijzigen van de interne verkeersstromen in het winkelgebied maar ook van het realiseren van een grote nieuwe entree in de vorm van het zogenaamde Voorzetgebouw.

Dat zijn grootschalige ontwikkelingen van een private partij waar de gemeente voor wat betreft planning en fasering zeer beperkte invloed op heeft. Begin 2015 werd duidelijk dat de APS-planning voor de gerelateerde onderdelen oplevering Voorzetgebouw, aansluiten Stationsplein Oost, levering en sloop Stationstraverse zodanig moest worden aangepast dat de opleverdatum van de Uithoflijn in gevaar zou komen.

Gezien de afhankelijkheid van derden, de technische complexiteit en de financiële omvang was de gemeente volstrekt niet bij machte om deze maatregelen om deze opleverdatum wel te kunnen halen conform artikel 6.6 zelfstandig te nemen. Op grond hiervan zijn gemeente en provincie in 2015, conform artikel 6.7, gezamenlijk gestart met het definiëren en uitvoeren van maatregelen zoals bijvoorbeeld toegelicht in de casuïstiek van de Superomklap en de Missing Link.

Thema Lump sum

Voor het thema lump sum is het allereerst van belang dat het systeem van projectrisico's in de bestuursovereenkomst niet van toepassing is verklaard. Wel kan het zijn dat er een deelproject tegen een projectrisico aanloopt wanneer een randvoorwaardelijk project vertraagt.

In de bestuursovereenkomst is geregeld dat over randvoorwaardelijke projecten nog afspraken moeten worden gemaakt over onder andere de risicoverdeling. Bij het maken van de uitvoeringsovereenkomsten is vanwege de overzichtelijkheid telkens gebruik gemaakt van dezelfde hoofdindeling, maar de afspraken kunnen verschillen. In de uitvoeringsovereenkomsten stationsgebied en Uithoflijn in de Uithof zijn bijvoorbeeld afspraken gemaakt over BLVC (Bereikbaarheid, Luchtkwaliteit, Veiligheid en Communicatie). In andere Uitvoeringsovereenkomsten niet.

Naar onze mening spreekt het voor zich dat, wanneer lump sum afspraken zijn gemaakt, er geen bijbetaling of terugbetaling plaatsvindt. Dat is de aard van een lump sum bepaling.

Casus Kruisvaartbaan

Van de zijde van BRU werd aangegeven dat bij hen geen kennis aanwezig was over bestemmingsplannen of wegeaanleg. Daarom werd het belangrijk geacht dat de aanleg van de Kruisvaartbaan voor rekening en risico van de gemeente zou plaatsvinden. De verwijzing naar projectrisico's bodemvervuiling en bestemmingsplan had te maken met de aanzienlijke gevolgen die het NIET tijdig gereedkomen van de busbaan zou hebben voor het project Uithoflijn. Het tracédeel op de Adama van Scheltemabaan kon pas worden aangelegd als de Kruisvaartbaan (later omgedoopt tot Dichtersbaan) op tijd klaar was, tenzij er moeilijke omrijroutes via andere delen van het centrum werden bedacht (met allerlei financiële gevolgen) + allerlei andere vertragingsschade. Bij het aangaan van de uitvoeringsovereenkomst was al duidelijk dat de planning niet gehaald zou worden als er iets tegen zou vallen in de bestemmingsplanprocedure of bij de aanleg als gevolg van bodemvervuiling, terwijl deze kans aanzienlijk was. Naar mening van partijen was het niet redelijk de enorme gevolgen toe te rekenen aan dit ene randvoorwaardelijke project. Te meer omdat de Kruisvaartbaan uitsluitend is aangelegd om het project Uithoflijn mogelijk te maken. In het besluit over de projectrisico's van 2013 werd deze optie om op te nemen in uitvoeringsovereenkomsten al genoemd. De uitvoeringsovereenkomst is op 11 juli getekend door de gemeente en 15 juli door de BRU (de stuurgroep had hier al eerder toe besloten). Op dat moment

liep er nog een beroepszaak tegen het bestemmingsplan.

Overigens heeft de gemeente zich flink ingespannen om de risico's te beheersen. Bewoners rond de busbaan zijn uitvoerig geconsulteerd en er is lang gezocht naar alternatieven. Daarnaast zijn afspraken gemaakt om geluidsmaatregelen versneld te vergoeden zodat deze al meegenomen konden worden bij een al geplande vervanging van kozijnen door de bewoners. Bewoners hebben daarop geen beroep ingesteld. Vervolgens zijn goede afspraken gemaakt met de voormalige huurder van het benzinestation aan de Vondellaan (op het tracé van de Kruisvaartbaan) die wel beroep had ingesteld tegen het bestemmingsplan. Deze heeft vervolgens in de loop van 2013 beroep ingetrokken. Terugkijkend had BRU kunnen kiezen voor een andere wijze van bekostiging van de Kruisvaartbaan Bijvoorbeeld via subsidie, dit is ook nadrukkelijk nog ter overweging gegeven. Deze keuze is echter niet gemaakt.

Casus Remise

De hoofdreden om een lump sum bijdrage af te spreken voor de Remise was vergelijkbaar als bij de Dichtersbaan, maar nu omdat alle kennis over dit onderwerp aanwezig was bij BRU en niet bij de gemeente. Daar kwam bij dat de Remise niet alleen uitgebreid maar ook vernieuwd moest worden waarbij het onderscheid wellicht niet altijd te maken zou zijn. De gemeente had en heeft geen enkele bemoeienis met de Remise. De keuze voor een lump sum is zeer redelijk.

Daarbij is uiteindelijk gekozen voor een uitvoeringsovereenkomst voor de Remise omdat er steeds maar geen concrete voortgang werd geboekt op dit project, terwijl het wel randvoorwaardelijk is voor de Uithoflijn. Voor ons is onmogelijk om na te gaan welk deel van de nu gemelde tegenvallers het gevolg zijn van gebrekkige projectbeheersing, welk deel aan marktomstandigheden en welk deel aan daadwerkelijk verkeerd ingeschatte kosten. De keus voor een lump sum bedrag is daarom voor ons ook terugkijkend een zeer juiste geweest.

MEMORANDUM



PROVINCIE :: UTRECHT

DATUM 1-9-2017
AAN [REDACTED]
VAN Dick Jonkers
DOORKIESNUMMER 06 4699 4704
ONDERWERP Vraagstellingen/zienswijzen Provincie Utrecht

In de reeds door PU en GU gezamenlijk verstrekte documenten wordt een door PU en GU gedeeld beeld geschetst én wordt een deel van de discussies duidelijk. Om te voorkomen dat het advies te breed gaat en/of in abstracties blijft hangen is door PU een aantal deelvragen geformuleerd om het advies te richten. Het zijn de zaken die in de dagelijkse gang van zaken tot discussies leiden én ertoe geleid hebben dat de twee opdrachtgevers niet in gezamenlijkheid tot een oplossing van het verschil in interpretatie zijn gekomen. Het verzoek aan de adviseur is om onderstaande vragen en overwegingen in het op te stellen advies mee te nemen zodanig dat dat toekomstige discussies over deze en andere aanpalende onderwerpen eenduidig beantwoord kunnen worden en niet wederom extern advies nodig is. De blik naar voren is essentieel omdat de ingediende casussen in het voorjaar van 2017 zijn geanalyseerd. Inmiddels is het project een half jaar verder en komen nieuwe discussies en kosten aan de orde. In het bestuurlijk overleg van de gedeputeerde en twee wethouders is op 25 augustus jl. besloten dat de start exploitatie uitgesteld wordt. Dit uitstel zal naar alle waarschijnlijkheid minstens een half jaar maar eerder een jaar duren. Dit leidt tot diverse gevolggkosten van de busexploitatie, aanpassingen in onderhoudscontracten, e.d. Deze gevolggkosten worden in beeld gebracht en in het advies lezen wij graag op grond van welke titel wij het recht hebben om deze kosten te declareren bij GU en/of POUHL.

Achtergrond

Overdracht BRU naar PU

Het besluit tot aanleg van de UHL is in 2012 door Bestuur Regio Utrecht en Gemeente Utrecht genomen. GU was onderdeel van BRU (50% van de omvang) en leverde de voorzitter (de burgemeester van GU). Tussen BRU en GU is een risicoverdeling van 76/24 afgesproken. Tegenvallers van BRU zouden in de jaren na start exploitatie gedekt worden uit de jaarlijks van het ministerie van I&M ontvangen gelden (Brede Doel Uitkering (BDU) en tot gevolg hebben dat er minder grote subsidies aan de BRU- deelnemers uitgekeerd konden worden. Dit zou GU als een van de grote gebruikers van de BRU-subsidies direct raken. De facto was het risico voor GU 50% van het BRU-risico ($50\% \times 76 = 38\%$) + 24% = 62%. Na overdracht van de BRU-taken aan PU is dit risicoprofiel van GU drastisch terug gebracht naar 24%.

Bestuursovereenkomst UHL (BOUHL)

De BOUHL is na een groot aantal interne correctieslagen tussen GU, POUHL en BRU tot stand gekomen. Van de auteurs zijn er binnen GU en POUHL nog vier werkzaam. Binnen PU zijn er geen medewerkers die inhoudelijk zo direct bij de totstandkoming betrokken zijn geweest. Bij de discussies over de interpretatie van de BOUHL en onderliggende Uitvoeringsovereenkomsten, volgt PU de letter van de overeenkomst. GU citeert de letter en stapt vervolgens over op wat er ooit

bedoeld was. Zonder een memorie van toelichting, die doorgaans moderne convenanten vergezelt, die de bedoelingen van partijen nader toelicht, kan de PU de doorwerking van deze interpretaties niet op haar merites schatten.

Optimalisaties

Vóór het ondertekenen van de BOUHL in 2012 bleek dat de raming groter was dan het projectbudget. De raming is verlaagd door de kosten van Voorbereiding Exploitatie en Beheer (VEB) (ook wel het proefbedrijf en ontvangstorganisatie genoemd) als PM-post op te nemen in het VO+ (delta €20 mln., waarin CAPEX en OPEX worden onderscheiden). Verder is de raming van de Nieuwe Tramremise (NTR) van € 52 mln. bijgesteld naar € 42 mln. Hierdoor is de lumpsumbijdrage van de UHL (50%) voor de NTR verlaagd van € 26 mln. naar uiteindelijk € 20 mln. Ook zijn de VAT-kosten POUHL met ca € 2 mln. verlaagd en is het budget Kruisvaart/Dichtersbaan met € 1 mln. verlaagd naar € 17 mln. De POUHL heeft bij deze ramingen en rondom de advisering aan de Stuurgroep een doorslaggevende rol gespeeld. De BRU had geen tot weinig verstand van projecten, de GU niet van lightrail-projecten. Vandaar dat er veel experts ingehuurd zijn en een competent veronderstelde en onafhankelijke projectorganisatie is opgetuigd. De adviezen van deze projectorganisatie waren dominant en sterk richtinggevend bij alle voorstellen en besluiten die voorgelegd werden aan de stuurgroep. De optimalisaties zijn opvallend omdat die wel bestaan uit verlaging van de raming maar die niet op verkleining van de scope zijn gebaseerd. Het lijkt dat erop dat naar een politiek aanvaardbaar budget toe is geredeneerd met het idee "de BRU lost het t.z.t. wel op". Een deel van de discussie over projectonderdelen die niet gebudgetteerd zijn of waar de realisatie substantieel afwijkt (positief en negatief) van de raming zijn terug te voeren op deze manier van handelen tussen BRU en GU. Bij de overdracht van BRU naar PU zijn deze zaken niet expliciet gemaakt en in de due diligence ook niet aan de orde geweest. PU heeft er derhalve geen reserveringen voor of nadere afspraken over kunnen maken omdat het inzicht door BRU en PU vooraf niet gegeven was.

Scope BOUHL versus scope POUHL

De BRU/GU raming was gemaakt om het onderwerp van de Bestuursovereenkomst te realiseren "*... de tijdige aanleg van een goed functionerend openbaar vervoersysteem van Utrecht-CS naar P+R de Uithof*". Dit werd al gauw gedefinieerd als een werkend tramvervoersstelsel. Dit totale budget is verstrekt aan de POUHL om een werkend tramsysteem te realiseren. De OG's hebben geen budget gealloceerd voor kosten die geen onderdeel zijn van de opdracht van POUHL maar wel onderdeel zijn van de BOUHL. De essentie zit in de definitie. De scope van de BOUHL = scope POUHL + Voorbereiding exploitatie en beheer (VEB), zo valt uit de BOUHL op te maken. VEB is essentieel in de voorbereiding die nodig is om in exploitatie te kunnen gaan. Niet alleen de coördinatie, maar ook die kosten waarover volgens het CAPEX-OPEX principe nadere afspraken tussen PU en GU moeten worden gemaakt. De OG's hadden geen budget gereserveerd voor het VEB, en evenmin voor andere OG-kosten zoals scopewijzigingen en tegenvallers. BRU heeft bij de overdracht naar PU deze ongedekte post destijds niet geëxpliciteerd, waardoor het risico door PU niet onderkend kon worden en er geen voorwaarden bij de overdracht gesteld konden worden.

Het proces

Op 9 maart 2016 heeft de Directieraad besloten een voorstel uit te werken aan de hand van de BOUHL en UO's of bepaalde kosten (optredende risico's en tegenvallers) een onderdeel van de scope POUHL zijn en zo niet, hoe de overige kosten buiten de scope van POUHL over de OG's te verdelen. Dit proces is door de toenmalige projectdirectie POUHL getraineed. Een voorstel om dit gezamenlijk op te pakken met een dossieranalyse, door een externe partij, werd door de GU afgewezen. Na ingreep in de top van POUHL is het proces vlotgetrokken. De DR is steeds meegenomen in de uitwerking. Door René Groen is in de DR van 23 maart 2017 aangegeven dat hij niet alleen een oplossing conform de letter wilde maar daarnaast ook een fair voorstel hoe de kosten gedragen zouden moeten worden. De DR heeft aldus besloten. Dit voorstel is met veel inzet

ambtelijk door GU en PU uitgewerkt en op 24 april jl. is door hen een redelijke vorm van overeenstemming bereikt en aan de DR gepresenteerd. De rode draad daarin was om met behulp van de MGA-aanpak (Mutual Gains Aanpak) te kiezen voor de belangen die de twee OG's delen om een optimaal werkend tramvervoerssysteem voor de stad Utrecht en reizigers te realiseren. In de wetenschap nog twee jaar gezamenlijk op te trekken in het bouwproces en in de kosten- en risicoverdeling, waren vertegenwoordigers van GU en PU het erover eens de gelederen te willen sluiten met als vangnet 'to agree to disagree' en er als twee OG's 50/50 in te gaan zitten (vanaf de ondertekening van de BOUHL in 2012 tot en met exploitatie). In de DR van 3 mei 2017 kwam René Groen terug op het Directieraad besluit om een redelijk, billijk en fair voorstel in te dienen en wilde hij eerst terug naar een voorstel conform de letter. Vanaf dat moment zijn de gesprekken gestokt en is besloten een extern adviseur in te schakelen om de nu gecreëerde patstelling te doorbreken.

Rechtsongelijkheid

De discussies tussen GU en PU gaan over een substantieel bedrag. De PU beschouwt daarnaast het eenzijdige afschuiven van een kosten- en risicoverdeling na een half jaar investering in een MGA-aanpak als niet collegiaal en constructief. Ook leeft een sterk gevoel van rechtsongelijkheid. Rolvermenging van POUHL-adviseurs en GU-medewerkers in de POUHL wordt al jaren als een *bias* gezien. PU ervaart dat feedback op de contractanalyse altijd in het voordeel van de GU wordt uitgelegd door de betrokken contractjuristen. De POUHL wordt tot op de dag van vandaag door PU niet ervaren als een projectorganisatie die met een helicopterview, de belangen van beide OG's op objectieve wijze behartigt. Geconstateerd is dat de lumpsumcontracten bij nadere beschouwing op essentiële onderdelen t.a.v. raming, vergoeding en risico-allocatie substantieel verschillen. De ene partij (PU) moet additionele middelen ter beschikking stellen en GU kan een meevaller van € 7 mln. op het lumpsumcontract Kruisvaart van € 17 mln. boeken en uit het projectbudget POUHL onttrekken. Deze handelwijze wordt als onzuiver ervaren, mede omdat de SG op 17 november 2014 besloten heeft dat positieve resultaten aan de post onvoorzien van POUHL zouden worden toegevoegd en er pas zou worden afgerekend aan het eind van het project. Dit om te voorkomen dat het projectbudget a priori zou worden afgeroomd. In dit verband is ook gebleken dat de overeenkomst Kruisvaart inclusief budget ex post is opgesteld, terwijl het belangrijkste risico van het project inmiddels was komen weg te vallen en het aanbestedingsvoordeel al bekend was (Bron: *mondelling toelichting van de contractjurist van 9 maart 2017*).

UO-Stationsgebied

De perceptie bij PU is dat ten tijde van het ondertekenen van de Uitvoeringsovereenkomst Stationsgebied - naast afkoop van de meerkosten bij GU omdat GU- projecten zich moesten aanpassen aan de komst van UHL -, de UHL tijdig een geschikte onderbouw ter beschikking zou krijgen. Bij het uit elkaar lopen van de planning van UHL en/of stationsgebied moet de veroorzaker maatregelen treffen om de plannings weer te synchroniseren. Omdat het een lumpsumcontract betreft zijn de risico's voor de UHL en dus ook voor de OG PU afgekocht. Naar de letter van een lumpsumcontract zitten de risico's en dus ook de meerkosten in het domein van GU. Deze uitleg is door de vorige projectdirectie van POUHL niet gevolgd en beroep wordt gedaan op artikel 6.6 dat de GU geen enkel risico hoeft te dragen zolang dat buiten haar macht ligt. Zij stelt zich op het standpunt dat de tegenvallers in het stationsgebied voor zowel de onderbouw als de consequenties van de vertraging tot het Projectrisico van de UHL behoren. In dat geval zou PU 76% van de kosten betalen terwijl de oorzaak 100% bij de GU ligt. Naast de reikwijdte van de UO stationsgebied spelen er ook tegenvallers in de ondergrond en omgeving die naar de mening van PU onder het deelproject Onderbouw (BOUHL art. 3.3.3.) vallen. Onduidelijk is wat de hiërarchie tussen BOUHL en UO is, van welke afspraken moet worden uitgegaan, en onder welke titel deze meerkosten vallen. Naar de letter van de BOUHL of naar de letter van de UO Stationsgebied? De vraag die zich daarbij aandient is of een heronderhandelingsplicht de redelijkheid en billijkheid zou hebben gediend.

Specifieke vragen bij casuïstiek

CASUS A) Voorbereiding Exploitatie en Beheer (VEB)

De kern van de discussie spitst zich toe op de vraag of de VEB een deelproject is dat cf. artt 3.3.5 en 3.3.6 onder de BOUHL valt of dat de kosten van de Voorbereiding Exploitatie en Beheer (VEB) 100% voor rekening van de provincie zijn of dat er voor de VEB geen budget gereserveerd en/of overgedragen is aan de provincie Utrecht. PU constateert dat BRU en GU indertijd onvoldoende budget hadden om het project UHL te kunnen realiseren. Niet ongebruikelijk in kostbare OV-infraprojecten is dat toegerekend wordt naar projectbegrotingsposten die allereerst moeten voorzien in de directe voorbereiding van de uitvoering, en latere posten, zoals de Voorbereiding Exploitatie en Beheer, nog niet (adequaat) geraamd (kunnen) worden. In het VO+ is optisch bezuinigd door het budget met € 20 mln. te verlagen door een PM-post op te nemen voor de VEB. Vervolgens raamde de POUHL in het DO de kosten VEB op in totaal € 4 mln. Ervaringskennis uit het verleden van andere OV projecten, leert echter dat de VEB veel meer budget vraagt. Van een professionele projectorganisatie die op basis van ervaringskennis met andere OV-infraprojecten zich verdiept in realistische ramingen, mag worden verwacht dat zij expliciet had gemaakt dat deze raming slechts voor de coördinatie was bedoeld. En verder dat de reeks werkzaamheden die als gevolg van kennis- en toekomstonzekerheden in 2013-2014, pas later in het project preciezer konden worden geraamd, later substantieel additioneel budget onder de BOUHL zou vragen.

Uit de SG-discussies over een (1) afsprakenkader VEB die begin 2013 begonnen en t/m eind 2014 hebben geduurd, (2) de coördinatie van het proefbedrijf en (3) de taken- en verantwoordelijkheden [140205.bijlage 6 sg-uhl.afsprakenkader veb 1.0.docx] blijkt dat de BOUHL-scope en de POUHL-scope voortdurend door elkaar werden gebruikt. Voor deze impliciete scopeverenging is geen VTW-procedure conform de BOUHL gevolgd. De coördinatie van het proefbedrijf is door de POUHL in een Plan van Aanpak VEB uitgeschreven en bedraagt € 2,5 mln. en € 1 mln. plan- en VAT-kosten, die op 5 ton na de € 4 mln. dekken van de eerder geraamde DO-kosten.

De BRU had de intentie die kosten (waarbij geen indicatie was van de hoogte) in de BRU-begroting op te nemen maar heeft behoudens de kosten voor de coördinatie € 2 mln., nagelaten hieraan opvolging te geven. Bij de overgang van BRU naar PU is deze niet gematerialiseerde intentie niet gemeld, is derhalve ook niet in de due diligence beoordeeld (die betrof alleen BRU-besluiten). In beginsel zijn deze niet aan PU toe te rekenen. De stelling van GU en POUHL om vervolgens (de toelichting op) het AB besluit van 1 oktober 2014 daarin bindend te verklaren, waarin de kosten van het proefbedrijf op 2 mln. werden geraamd, is noch realistisch noch redelijk, gezien de huidige prognose dat de VEB (Proefbedrijf en Ontvangstorganisatie) tezamen ca. € 20 mln. gaat kosten. De PU stelt dat de kosten van het deelproject VEB uit het projectbudget UHL betaald hadden moeten worden net zoals andere deelprojecten ook uit dat budget gefinancierd zijn, omdat zij onderdeel uitmaken van de BOUHL-scope. Het feit dat het een PM-post betrof ontslaat beide OG's niet van het tezamen ter beschikking stellen van dit budget.

De voorbereidingskosten van exploitatie en beheer, behorend bij het Project, worden nu eenzijdig bij PU gelegd. De werkzaamheden en benodigde financiering om in exploitatie te kunnen gaan (Projectscope BOUHL) zijn aanloopkosten die verder reiken dan de coördinatie van het Proefbedrijf (= toegevoegde scope POUHL) en zijn onvoorziene kosten.

De SG heeft niet besloten over de verdere voorbereidingskosten van het in exploitatie kunnen gaan. Slechts de coördinatie is toegevoegd aan de scope van de POUHL. Er is derhalve alleen over de coördinatie en de financiering van deze coördinatie besloten (Deelprojectplan Voorbereiding Exploitatie en Beheer) die € 2,54 mio bedragen, exclusief 1 mio Plan- en VAT-kosten. Omdat over de benodigde vervolggkosten geen expliciet besluit genomen is, zullen de OG's hierover alsnog een besluit moeten nemen.

Op grond van bovenstaande toelichting wil PU graag een antwoord op de volgende vragen:

1. Welke kosten van het proefbedrijf en de ontvangstorganisatie (VEB) vallen onder de werking van de BOUHL, welke kosten vormen onderdeel van de scope van de projectorganisatie?

Note: Uit SG-verslagen en producties is gebleken dat in 2013 en 2014 de BOUHL-scope (VEB) en POUHL-scope (coördinatie) door elkaar liepen. De discussie heeft bijna twee jaar geduurd en duidelijk is dat noch de SG noch de POUHL de dekking van de BOUHL-scope op het oog had. Alleen de coördinatiekosten laten vallen onder de BOUHL-scope gaat voorbij aan de realistische reikwijdte van de VEB en de CAPEX en OPEX.

2. Hoe houdbaar is de opvatting dat de GU toen en ook nu de verwachting mocht hebben dat VEB-kosten anders dan coördinatie binnen de BRU opgelost zouden zijn. M.a.w. deze kosten zouden niet ten laste van het project en gemeente komen, of
3. Hoe houdbaar is de stelling van PU dat:

- a. Kennis- en toekomstonzekerheden ten tijde van het ondertekenen van de BOUHL ertoe hebben geleid dat de kosten van Proefbedrijf en Ontvangstorganisatie als PM-post opgenomen waren

Note: Dit is eerder een feit dan een stellingname dat is af te leiden uit de opeenvolgende discussies in de Stuurgroep n.a.v. de raming van de coördinatiekosten; dit is tegelijkertijd ook een bewijs dat het VEB in de BOUHL was meegenomen, zij het zonder dekking en een meer gedetailleerde raming van CAPEX en OPEX op dat moment nog totaal geen prioriteit had in de afspraken tussen beide opdrachtgevers

- b. BRU geen opvolging heeft gegeven aan de intentie tot het opnemen van een realistische raming in de meerjarenraming van BRU

Note: In de meerjarenbegroting 2016-2018 van de BRU zou men opvolging hebben moeten geven aan een realistische raming; kennis- en toekomstonzekerheden spelen naarmate het project vordert minder; zo ook neemt de aandacht voor nieuwe fasen in het project toe en begint men doorgaans in de te actualiseren plannen van aanpak meer gedetailleerd te ramen.

- c. Er aldus bij de overdracht van BRU naar PU dit budget ook niet door BRU overgedragen is of kon worden, en de nadelen eenzijdig bij de PU terecht zijn gekomen

Note: Ten tijde van de besluitvorming over de coördinatie van het Proefbedrijf eind 2014 werden onder grote politieke haast de voorbereidingen getroffen voor het opheffen van de WGR+ en het OV-bedrijf ondergebracht bij de PU. Afspraken over nadeelsopheffing zijn niet gemaakt.

CASUS B) Uitvoeringsovereenkomst Stationsgebied (UO-S)

Met het sluiten van de UO Stationsgebied (verder UO-S) zijn er harde afspraken gemaakt tussen BRU (PU) en GU over de planning van het stationsgebied en de planning van de UHL. Deze twee planningen sloten op elkaar ten tijde van het ondertekenen. Gebleken is dat GU de planning niet waar kan maken en dat er veel bijsturingsmaatregelen nodig zijn om de aanleg van de bovenbouw UHL te realiseren en de exploitatie conform planning op 8 juli 2018 te kunnen starten. De opgetreden vertraging ligt volgens PU 100% in het domein van de GU en dat betekent dat zowel de directe als

indirecte (casus Superomklap: meerkosten Qbuzz, derving exploitatie, etc.) verdragingskosten en de gevolgkosten door GU gedragen dienen te worden en niet ten laste van het project UHL gebracht kunnen worden. Dat betekent dat art. 6.7 aangeeft dat de beide OG's in gesprek moeten gaan over de verdeling van de kosten. De PU is van mening dat de uitkomst van dat gesprek is dat GU 100% van zowel die directe als indirecte kosten draagt. Naast het aspect van kritieke vertraging speelt mee dat de ondergrond van het stationsgebied niet voldoet aan de eisen om een bovenbouw op te kunnen realiseren. De extra werkzaamheden om de ondergrond geschikt te maken kosten naast kritieke vertraging ook geld. Het aspect tijd is in de voorliggende stelling t.a.v. vertraging reeds meegenomen. De extra investeringen in de onderbouw vallen volgens PU niet onder de UO stationsgebied maar zijn tekortkomingen in het kader van het deelproject Onderbouw (BOUHL art. 3.3.3) en dienen t.l.v. dat deelproject gebracht te worden. Op grond van bovenstaande toelichting wil PU graag een antwoord op de volgende vragen:

1. Hoe moet de UO-S gelezen worden en met name hoe moeten artt. 6.6 en 6.7 afzonderlijk en in samenhang gelezen en geïnterpreteerd worden?

Note: Artikel 6 van de UO-S noemt twee planningen, de APS-planning voor het Stationsgebied, en de UHL-planning en partijen constateren dat beide planningen passend zijn. Indien uit de voortgang van de UHL en/of APS planning blijkt dat overeengekomen mijlpalen niet gehaald kunnen worden, dan dienen beide partijen bijsturingsmaatregelen te nemen. Art. 6.6 en art 6.7 beschrijven hoe te handelen. Bijsturingsmaatregelen worden in de optiek van de PU als beheersmaatregelen ex art. 6 lid 6 aangemerkt om de mijlpalen te halen. De leden 6 en 7 van dit artikel Planning moeten als een 'alsdan redenering' worden gelezen: 'als de bijsturingsmaatregelen genoemd in lid 6 geen uitkomst bieden om de mijlpaal/mijlpalen alsnog te halen, dan treden partijen ingevolge lid 7 met elkaar in overleg over maatregelen die het mogelijk maken dat de UHL zo spoedig mogelijk in gebruik kan worden genomen. Over de bekostiging van die maatregelen zullen Partijen dan nadere afspraken maken.

2. Wat betekent deze interpretatie voor de kosten van de casus en de actuele situatie die onder art 6.6 vallen?

Note: Als voorbeeld dient de Superomklap, een bijsturingsmaatregel cf art. 6.6 van de UO-S om de realisatie van de mijlpalen van de opleverdata te halen. Het feit dat GU deze kosten draagt is een correcte uitleg van de planningsartikelen van de UO-S. Tot de kosten van deze bijsturingsmaatregelen behoren ook de meerkosten van Qbuzz; deze zijn conform het DR-besluit ook voor rekening van GU. Doordat t.g.v. de optredende vertragingen in het Stationsgebied Qbuzz genoodzaakt blijft om de dienstregeling vanaf het Jaarbeursplein uit te voeren, zal Qbuzz ook voor de periode ná 10 december 2017 (het aanvankelijk geplande moment van de terugomklap) de meerkosten in rekening brengen bij PU, die deze kosten zal doorbelasten bij GU.

3. Wat betekent deze interpretatie voor de kosten van de casus en de actuele situatie als die onder art 6.7 zouden vallen en welke afspraken over de bekostiging van de maatregelen zouden partijen dan moeten maken?
4. Wat is de verhouding tussen de UO Stationsgebied en de verantwoordelijkheden voortvloeiend uit het deelproject Onderbouw (art. 3.3.3 BOUHL)

Note: De perceptie van de PU is dat de PU erop mag rekenen een gegarandeerde kwalitatief geschikte onderbouw overgedragen te krijgen. De kosten van de vele grondverbeteringen in het stationsgebied en naaste omgeving t.g.v. de staat van de ondergrond, vallen in het risicodomein van GU.

CASUS C) Lumpsum-contracten (Dichtersbaan (Kruisvaart), Remise, inpassing UHL in stationsgebied)

Onder de werking van de BOUHL is een aantal lumpsumcontracten gesloten met GU respectievelijk PU. In de Stuurgroep UHL is op 7 mei 2014 een modelovereenkomst vastgesteld voor alle uitvoeringsovereenkomsten. De gesloten lumpsumcontracten wijken zonder expliciete besluitvorming van de Stuurgroep af van de modelovereenkomst. Deze afwijking richt zich in het bijzonder op de risicoverdeling. De basis van de overeenkomsten is een veelal door POUHL opgestelde maar in alle gevallen door hen gecontroleerde SSK-raming¹ inclusief de door POUHL ingeschatte risico-opslagpercentages. In het geval van de Dichtersbaan is de overeenkomst erg laat in het project ter ondertekening aan de OG's voorgelegd toen het project bijna was afgerond en een aantal voorziene risico's niet meer relevant was [SG-verslag 130321.verslag.sg-uhl.def.docx].

De SG heeft haar besluitvorming gebaseerd op de door POUHL opgestelde dan wel getoetste SSK-raming. Er was bij beide OG's op dat moment geen enkele aanleiding het advies van POUHL, als competent veronderstelde projectorganisatie van beide OG's, ter discussie te stellen en derhalve zijn er geen externe toetsen op hun advies uitgevoerd. Achteraf blijkt dat deze ramingen niet overeenkomen met het gerealiseerde aanbestedings- of projectresultaat. Dat resulteert erin dat de ene OG een batig saldo van ca. € 7 mln. (ca. 45% afwijking) uit het projectbudget onttrekt en een andere een extra bijdrage van ca. € 10 mln. (ca. 25% afwijking) moet doen. Daargelaten de redelijkheid en billijkheid, is het opvallend en discutabel dat de uitkomst van een door dezelfde onafhankelijke projectorganisatie getoetste raming mede door een andere risicoverdeling en risico-opslagen dan in de modelovereenkomst is aangegeven, tot zulke verschillen leidt zonder dat de Stuurgroep van die budget afwijkingen vooraf op de hoogte is gesteld, òf achteraf is geïnformeerd over de afwijking van de overeenkomst Kruisvaart. Het lijkt erop dat bij de ondertekening van de respectievelijke overeenkomsten de Stuurgroepleden zich niet bewust waren van of geïnformeerd werden over het contract- en onderhandelingsverloop van de Kruisvaart/Dichtersbaan. Dat valt af te leiden uit de discussies achteraf die ná medio juli '13 in de Stuurgroep plaats hadden en waaruit is af te leiden dat het met het verloop van de Dichtersbaan voorspoedig verliep. Toch is op 15 juli 2013 de € 17 mln. als representatief budget in het contract-ex-post opgenomen. Nergens is terug te vinden dat in de SSK-raming rekening mocht worden gehouden met een grote meevaller. Hierdoor kon één van de OG's een substantieel batig saldo op hun project toucheren én aanspraak op het centrale project onvoorzien doen. Afgezet tegen de SG-afspraken om meevallers te laten terugvloeien in de post onvoorzien leidt dit ertoe dat de ene OG (PU) additionele middelen moet zien te vinden voor de NTR (zie hierna) en de andere OG (GU) meevallers onttrekt aan het project en deze middelen in algemene GU middelen laat terugvloeien. In de budgetvoorbereiding van de NTR heeft de PU lang moeten onderhandelen met de POUHL over de definitieve raming van de NTR, terwijl op voorhand door een competente projectorganisatie bekend mag worden verondersteld dat zich exogene en extreem onbeheersbare risico's zouden voordoen én zij hadden kunnen zien dat het gehanteerde risicopercentage voor die fase onverantwoord klein was (3,5%). Het aanbestedingsrisico als gevolg van de complexiteit van de systeemintegratie is een onvoorzien risico dat tot een extreem en exogeen risico mag worden gerekend. De risico's van dit project zijn naar de mening van de PU geheel neergelegd bij de PU, waar rechtsgelijkheid verwacht had mogen worden t.a.v. de risicosystematiek in de contractering.

¹ De Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) is een systematiek voor het maken van kostenramingen in de bouw en biedt een handreiking voor kostenmanagement.

Het maken van ramingen van investerings- én/of levensduurkosten (onderhoudskosten) van projecten gebeurt met de SSK op eenduidige wijze. Daardoor zijn ramingen inzichtelijk en beter onderling vergelijkbaar en te volgen in de tijd. Dat draagt bij aan een verbetering van de communicatie over het managen van projecten.

Op grond van bovenstaande toelichting wil PU graag een antwoord op de volgende vragen:

1. Hoe moet de lumpsum-status van de Dichtersbaan/Kruisvaart gelezen worden, gezien het van toepassing zijn van een, bovenop de budgetraming en risico-opslag, ook het toepassing verklaren van een vangnetconstructie van de risicosystematiek van de BOUHL, het ex post-opstellen van deze overeenkomst en de toen al beschikbare kennis van het wegvallen van het belangrijkste risico in dit randvoorwaardelijke project?

Note: Uit het verloop van contractopstelling, -ondertekening, en –onderhandeling Dichtersbaan is af te leiden dat op het moment van ondertekening medio juli 2013 de meevaller in het procesverloop al bekend was: In een memo van 29 augustus 2013 wordt gememoreerd dat de belangrijkste verwerving, die van het Texaco-tankstation, binnen de begroting heeft plaatsgevonden, waardoor het grootste Projectrisico voor dat project is komen te vervallen. Desondanks is in het contractbudget 17 mln. geraamd inclusief risico-opslag.

2. Hoe beoordeelt u de stelling van de PU dat het redelijk is om de vergoeding van de kosten te baseren op het gerealiseerde inschrijfbedrag vermeerderd met een risico-opslag OG i.p.v. op de SSK-kostenraming?
3. Hoe beoordeelt u de stelling van PU dat alle lumpsumcontracten conform de modelovereenkomst een uniforme risicoregeling hadden moeten hebben?

Note: Hoewel in de SG van 15 mei 2013 [130515.verslag.sg-uhl.def.docx] was besloten om de risicoverdeling in principe van toepassing te laten zijn op alle volgende uitvoeringsovereenkomsten, is dat voorgenomen regime niet geëffectueerd voor alle uitvoeringsovereenkomsten en de SG niet vooraf over geïnformeerd.

4. Hoe beoordeelt u de stelling van PU indien vraag 3 negatief wordt beantwoord, dat de blijkbaar onderschatte marktinteresse voor de aanbesteding van de NTR t.g.v. de complexiteit als extreem en onbeheersbaar (project)risico (nr. 3 op de risicolijst van 13 mei 2013) opgevoerd en toegewezen mag worden?
5. Wat is de doorwerking van het besluit van de stuurgroep d.d. 17/11/2014 om alle mee- en tegenvallers te laten terugvloeien in één pot en aan het einde van het project de balans op te maken?

Note: Dit besluit is genomen n.a.v. een *second opinion* van de risicoreservering door de RebelGroup. In algemene zin heeft de Stuurgroep zich expliciet op het standpunt gesteld dat positieve resultaten aan het eind van het project worden afgerekend. Logischerwijs gebeurt dit dan aldus de Stuurgroep ook volgens dezelfde verdeling als in de BOUHL is overeengekomen t.a.v. negatieve resultaten.

6. Wat is de doorwerking c.q. de interpretatie van 'voor eigen rekening en risico' tegen de achtergrond van de exogene risico's, de extreem en onbeheersbare risico's en vermeende onvoorzien risico's in de Dichtersbaan en de NTR?

MEMORANDUM



PROVINCIE :: UTRECHT

DATUM 21-9-2017
AAN [REDACTED]
VAN Dick Jonkers
DOORKIESNUMMER [REDACTED]
ONDERWERP **Overkoepelende toelichting PU op deelmemo's**

In twee separate documenten heeft de Provincie Utrecht (PU) antwoord gegeven op de vragen van de extern adviseur en gereageerd op de zienswijze van de Gemeente Utrecht (GU). In onderhavig memo wordt de rode draad van het betoog van PU belicht en worden de reacties op de vragen en zienswijze in de context geplaatst.

Vanuit de PU optiek zijn er twee hoofdlijnen in de argumentatie:

1. PU is van mening dat de verdeling van kosten en tegenvallers binnen de reikwijdte van de BOUHL op grond van de BOUHL anders is dan GU voorstelt. De kern is dat GU zich beroept op de scope die aan de projectorganisatie UHL (POUHL) is opgedragen, namelijk de realisatie van een werkend tramsysteem. Deze POUHL scope is beperkter dan de scope van de Bestuursovereenkomst UHL (BOUHL) die moet leiden tot een werkend tramvervoersysteem.
Note: dit moet leiden tot een definitieve vaststelling van de omvang van de verantwoordelijkheden van GU en PU als opdrachtgevende organisaties en wat dan de totale omvang is van hetgeen als overstijgend Projectrisico moet worden aangemerkt.
2. De PU is niet onverkort verantwoordelijk voor tegenvallers die sinds de overgang van de BRU naar de PU aan de het licht zijn gekomen. De oorzaak van deze tegenvallers is terug te voeren op afspraken tussen BRU en GU uit 2013 toen er onvoldoende budget voor het project beschikbaar bleek. BRU en GU hebben toen een aantal budgetten van aan BRU toegewezen deel- c.q. randvoorwaardelijke projecten verlaagd, zonder de scope te verkleinen. De afspraak tussen BRU en GU was om het dan later ergens in de begroting van BRU op te lossen. Deze afspraak die uit de agenda en notulen van de Stuurgroep UHL blijkt, is niet transparant aan het AB BRU gemeld, derhalve niet besloten en bij de overgang van BRU naar PU niet door BRU of GU gemeld. De insteek van GU dat het nu een 100% PU probleem en verantwoordelijkheid is om deze verborgen kosten te financieren, is voor PU niet acceptabel. GU heeft als grootste partij binnen BRU en als Voorzitter van het AB BRU een dominante rol gespeeld in de optimalisaties en budget verschuiving. Het kan niet zo zijn dat zij zich daar nu niet meer voor verantwoordelijk voelt en niet voor verantwoordelijk gehouden kan worden.

Van werksessies naar dispuut

De aanloop naar dit dossier begint met een besluit in de Directieraad die PU en GU opdraagt gezamenlijk tot een kosten- en risicoverdeling te komen (9 maart 2016 in DR). De PU heeft deze opdracht opgepakt en nodigde de GU uit deel te nemen aan de aanzet tot een kostenverdeling

door middel van een dossieranalyse. Het emailantwoord van René Groen op 1 en 4 juli 2016 is afwijzend. Hij ziet geen meerwaarde in een gezamenlijke dossieranalyse om tot een verduidelijking en eventuele herijking van de kosten- en risicoverdeling te komen. De PU heeft daarna zelfstandig de dossieranalyse (startend met de BOUHL en daarop volgende SG besluiten) uitgevoerd. Het Advies en Werkdocument dat is opgeleverd door de dossieronderzoekers [28 oktober 2016] is met de PU-OG is besproken en eind november gedeeld met de GU. Het (niet vrijwillige) vertrek van de projectdirecteur POUHL eind 2016 en de aanstelling van de interim-PD Bert Coenen (voorheen: strategisch UHL-adviseur en POUHL MT Lid namens de GU in de voorgaande jaren) leidde tot vertraging van bespreking van de dossieranalyse met de GU. In januari is een aanloop genomen naar de serie MGA-werksessies (Mutual Gains Approach) waarin zowel PU als GU participeerden; na voorstel van de werkgroep ging de DR van 22 maart 2017 akkoord met het penvoerderschap van de dossieronderzoeker namens beide opdrachtgevers. Zij was tevens facilitator van de acht werksessies. Deze werksessies resulteerden in een document ("de 9 casus analyse") dat eind april t.b.v. de Directieraad van 3-5-2017 werd aangeboden. De insteek van beide partijen gedurende deze acht sessies is steeds geweest toe te werken naar overeenstemming en waar dat niet te overbruggen was 'to agree to disagree'. Ambtelijk was er een basis gelegd voor verdere samenwerking. Verdere investering in deze vorm van zoeken naar gemeenschappelijke belangen in de werksessies zou naar verwachting hebben geleid tot een voor beide partijen aanvaardbare kosten- en risicoverdeling. Door interventie van René Groen in de DR is deze samenwerking gestopt en is besloten een extern adviseur in te schakelen om de patstelling te doorbreken.

Verhouding BRU/GU

Na een lange aanloopperiode hebben BRU, GU en het ministerie van I&M in januari 2010 in een samenwerkingsovereenkomst besloten om tot vertramming van de HOV-baan over te gaan. In het AB van 15 juni 2011 [2011-01416] werd dit principebesluit bekrachtigd. De BRU en GU lijken twee verschillende entiteiten, maar in plusregioverband was GU in de BRU voor ca. 50% een dominante partij binnen de BRU. Dominantie vanuit de rol als Voorzitter van het AB, en ook dominant als partij die met dezelfde verdeelsleutel gebruik maakte van de fondsen die BRU jaarlijks te verdelen had. In 2012 hebben BRU en GU een Bestuursovereenkomst UHL gesloten met een projectbegroting gebaseerd op een VO+ raming van € 321 mln. In deze BOUHL is een risicoverdeling tussen BRU en GU van 76/24 afgesproken. Deze risicoverdeling is gebaseerd op de inbreng van de financiële middelen. Omdat een substantieel deel van de GU-inbreng bestond uit BRU-subsidies/beschikkingen voor andere projecten is de facto de financiële bijdrage van GU beperkt gebleven.

Hoewel de BRU naast de jaarlijkse bijdrage van het ministerie van I&M (de zgh. BDU-gelden) geen eigen inkomsten genereert, zou een tekort van de UHL in de jaren na afronding van de UHL ten laste gebracht worden van de dan binnenkomende BDU-bijdragen van het rijk. De BRU-gemeenten zouden dan geen financiële bijdrage voor de tekorten van de UHL hoeven te storten, maar zouden minder bestedingsruimte hebben voor nieuw beleid c.q. projecten.

Optimalisaties van de raming

De DO-raming van de UHL in 2013 liet op basis van een aantal kostenramingen (SSK) een forse overschrijding zien (€ 348 mln. tegenover een budget van € 321 mln.). In een aantal optimalisatieslagen is de raming – doelredenerend - teruggebracht naar de beschikbare middelen. Deze optimalisatie is niet gedaan door de BOUHL-scope van het project te verkleinen, zoals

verwacht mocht worden, maar door het niet onderbouwd verlagen van de SSK-ramingen, zoals bijv. de NTR door de risico-opslagen met enkele miljoenen te verlagen. Verder is een aantal posten, waaronder het Test- en Proefbedrijf, op PM gesteld en werd binnen de BRU en de SG-UHL afgesproken dat dit in de BRU- meerjarenbegroting 2016-2018 zou worden verwerkt, het te verwachten tijdstip dat de kosten zouden moeten worden genomen. In de SG verslagen is te lezen dat de BRU- en GU-betrokkenen zich realiseerden dat de optimalisaties t.a.v. remise en proefbedrijf een bezuiniging voor de UHL raming betekenen, maar niet (direct) voor het BRU-budget als totaal. Deze intenties zijn niet transparant en incompleet ter besluitvorming aan het AB voorgelegd en financieel niet traceerbaar op basis van de BRU AB-besluiten. Evident is dat aan dit besluit om de kosten die voor het VEB (Voorbereiding Exploitatie en Beheer) nog moesten worden berekend om de omvang van de PM post vast te stellen, geen opvolging is gegeven. In de overgang van de BRU naar de PU niet is geweest op de budgetverschuivende afspraken uit de SG die niet aan het AB BRU zijn voorgelegd en derhalve ook niet in de AB-besluiten te traceren zijn. Hierdoor kón de PU bij het verlenen van de due-diligence opdracht aan EY niet weten van dit open einde en EY het bij haar due diligence ook niet opmerken en rapporteren over deze risico's. De nadelige gevolgen ervan worden nu eenzijdig door GU neergelegd bij de PU.

Opheffen BRU

Net vóór het zomerreces 2014 besloot de Tweede Kamer om de WGR+ regio's per 1 januari 2015 af te schaffen en de overdracht van de vervoerstaken naar de PU voor te bereiden. De PU had tot dat moment geen inzage in de financiële situatie binnen de BRU. PU had onder de grote tijdsdruk om het OV per 1 januari 2015 overeind te houden, geen keus dan de BRU-vervoerstaken over te nemen. BRU en PU gezamenlijk hebben in oktober opdracht gegeven tot een strategische risico-analyse, dat resulteerde in een logboek, waaruit bleek dat er grote zorg leefde omtrent de gehaaste overdracht van de BRU naar de PU en de schier onmogelijke opgave om alle open einden aan de overdracht (financieel) af te hechten. Om de risico's nog enigszins af te dekken is door EY een due diligence bij BRU en POUHL gedaan. EY heeft een positief advies op hoofdlijnen gegeven. Door BRU en PU is overeengekomen dat de vastgestelde BRU-meerjarenbegroting met uitvoeringsprogramma's, na de transitie tot 2020 gerespecteerd zal worden. Alle mee- en tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie en beheer en onderhoud moesten binnen de toen vigerende meerjarenbegroting worden opgevangen. Op grond van deze afspraak heeft de PU, onwetend van de (risico's van de) budgetverschuivingen tussen UHL en BRU, geen aanvullende zekerheden gevraagd en/of risicobudget gereserveerd. Wat al snel in 2015 bleek, is dat een groot deel van de huidige tegenvallers van de UHL te wijten zijn aan open einden uit de SG UHL afspraken in 2013 tussen BRU en GU en die in de BRU AB-besluiten niet expliciet opgenomen zijn en derhalve voor een relatieve buitenstaander als PU niet te traceren waren of waarnaar in de PU-auditopdracht aan EY niet kon worden verwezen. Deze open einden konden derhalve door EY niet worden meegenomen in de due diligence. De huidige meerkosten (tegenvallers) UHL hebben een dusdanige omvang dat die binnen de BRU-meerjarenbegroting tot 2020 maar voor een zeer klein deel kunnen worden opgelost.

Opstelling GU

GU stelt zich sinds de DR opdracht in maart 2016 om tot een gezamenlijke kosten- en risicoverdeling te komen op, alsof het realiseren van een goed functionerende Uithoflijn geen gemeenschappelijk belang betreft. Deze afstandelijkheid doet vermoeden dat zij haar verantwoordelijkheid voor de rol als grote speler binnen de BRU afzwakt. Een punt van aandacht

is de advisering en de niet onafhankelijke belangenvertegenwoordiging ten tijde van de BRU, die ná het opheffen van de BRU in de projectorganisatie Uithoflijn door dezelfde personen werd voortgezet. Van onafhankelijke advisering namens beide opdrachtgevers is naar de mening van de PU dan ook geen sprake. Hoewel de GU en de door POUHL ingehuurde adviseurs in belangrijke mate verantwoordelijk zijn geweest voor BRU-besluitvorming, zijn zij ook medeverantwoordelijk geweest voor de optimalisaties en het niet transparant binnen BRU-AB laten vastleggen van financiële keuzen inclusief de risico's en de gevolgen. De GU beroept zich op de BOUHL en onderliggende uitvoeringsovereenkomsten en wanneer de uitleg van de letter niet passend is, beroept zij zich op de intenties en bedoelingen. Bedoelingen die niet traceerbaar zijn in stuurgroepverslagen dan wel in een memorie van toelichting zijn vastgelegd, dus alleen op basis van eenzijdige informatie van GU-adviseurs en -redacteuren bij het opstellen ingebracht kunnen worden.

Daargelaten de bepalingen van de BOUHL stelt de Haviltex-norm dat bij de uitleg van een overeenkomst een groot gewicht toekomt aan de taalkundige betekenis van de gekozen bewoordingen, en dat de overige omstandigheden van het geval kunnen meebrengen dat een andere betekenis aan de bepalingen van de (in casu BOUHL) overeenkomst moet worden gehecht. De PU heeft met haar dossieranalyse het bewijs voor de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de kosten van de voorbereiding van exploitatie van beheer gevonden in bepalingen in de BOUHL, in bijlagen bij de BOUHL en verwijzingen en besluiten in de Stuurgroep, waaruit blijkt dat de intentie van beide opdrachtgevers altijd is geweest dat de VEB valt onder de BOUHL-scope, evenwel zonder dekking van deze scope. Eenzelfde verantwoordelijkheid blijkt voor de financiële tekorten op de NTR, die de omvang benaderen van de niet onderbouwde budget verlagingen uit 2013. De PU meent dat zij dit alles op verschillende plekken in het dossier genoegzaam heeft aangetoond. Gegeven de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor tegenvallers mag de PU verwachten dat de omstandigheden tóen, met de toen geldende beslis-, kennis- en toekomstonzekerheden, door voortschrijdende inzichten en besluitvorming is ingehaald. Om die redenen verwacht de PU van de gemeente een opstelling die meer recht doet aan het gemeenschappelijke belang en haar verantwoordelijkheid in dezen.

Belangenbehartiging door een onafhankelijke projectorganisatie

De advisering en belangenvertegenwoordiging ten tijde van de BRU is ná het opheffen van de BRU in de projectorganisatie UHL door voormalige BRU-adviseurs gecontinueerd. De door BRU en GU ingerichte onafhankelijke projectorganisatie blijkt bij de gerezen verschillen van inzicht niet in staat tot onafhankelijke belangenbehartiging namens beide opdrachtgevers. De GU en haar toenmalig ingehuurde projectdirecteur en rechterhand zijn in belangrijke mate verantwoordelijk geweest voor de voorbereiding van BRU-besluitvorming over de Uithoflijn, medeverantwoordelijk geweest voor de optimalisaties/bezuinigingsvoorstellen en het voorbereiden van AB-besluitvorming over financiële keuzen inclusief de risico's en de gevolgen. Hoewel de PU de inhuur van alle POUHL medewerkers vanuit een centrale inkoop faciliteert doet dit niets af aan haar stelling dat onafhankelijke belangenbehartiging onmogelijk is als gevolg van de langjarige verbintenis en identificatie met vooral één van beide opdrachtgevers. Het gebrek aan onafhankelijkheid blijkt onder meer ook uit de voorbereidingen voor het afsluiten van een uitvoeringsovereenkomst (Dichtersbaan) die in de praktijk kort vóór project closure werd opgesteld door dezelfde contractadviseur die juridisch adviseur was van zowel de BRU als contractjurist was in de projectorganisatie UHL. Later in 2014 is een modelovereenkomst opgesteld en door de SG vastgesteld voor de uitvoeringsovereenkomsten. De

modelovereenkomst en de daarop gebaseerde volgende uitvoeringsovereenkomsten weken af van het risicoregime van de uitvoeringsovereenkomst met de meevaller voor GU van € 7 mln. Deze afwijkingen in het algemeen en in de ramingen en risicoallocatie in het bijzonder werden onvoldoende transparant toegelicht en in de besluitvorming aan de SG voorgedragen. Eerder is gebleken dat ook bij andere optredende risico's in de BRU-deelprojecten en/of UO's bij BRU (en later PU) werden neergelegd, waaronder de optimalisaties waar de PU op wijst. Risico's in het GU-domein werden in het projectdomein getrokken, meevallers werden door de GU aan het projectbudget UHL onttrokken en vloeiden terug in algemene middelen van de GU-Programmabegroting. Later in november 2014 heeft de SG besloten aan deze praktijk een eind aan te maken en mee- en tegenvallers toe te voegen aan het projectonvoorzien en aan het eind van het project af te rekenen op basis van de dan gemaakte kostenberekening. GU stelt dat dit SG besluit niet geldt voor lumpsum overeenkomsten. Sinds het versterken van de PU vertegenwoordiging in de Directieraad, die tot dat moment exclusief geadviseerd en gedomineerd werd door de projectdirecteur en zijn juridisch adviseur, groeide de kennis en kunde van de PU in de besluitvormingsvoorbereiding. De toenemende kritische reflectie van de PU-vertegenwoordiging in de DR en de SG heeft bijgedragen aan het (niet vrijwillige) vertrek van de projectdirecteur POUHL. De juridisch adviseur maakt nog steeds deel uit van de projectorganisatie UHL. Uit de dossieranalyse en de gesprekken die de externe dossieronderzoeker heeft gevoerd, werd afgeleid dat de PU eerstens niet beschikte over het volledige archief van de POUHL, er ten tweede slechts op verzoek documenten werden gedeeld, en er pas op basis van een formeel verzoek op 23 februari 2017, naar nu wordt aangenomen, het totale UHL-dossier is overlegd door de contractjurist van de POUHL. Pas toen konden documenten uit het verleden worden getraceerd die vitaal zijn voor de dossieranalyse en leiden tot het inzicht hoe door de SG met ontbrekende budgetten en risico allocatie is geschoven.

De uitvoeringsovereenkomsten

Zoals hiervoor geschetst wijken de UO's op significante plaatsen af van de modelovereenkomst en lijken de SSK-ramingen in opdracht van de SG UHL zonder kwantitatieve onderbouwing en zonder adequate risicoreservering te zijn opgesteld en veelvuldig aangepast, zodat met een lager budget volstaan kon worden. De huidige praktijk toont aan dat deze initiële SSK-ramingen (zoals voor de NTR € 56 mln.) vóór de optimalisatie redelijk passend waren. Daarmee is een groot deel van het tekort op de NTR verklaarbaar, de situatie in het stationsgebied ligt anders. In 2013 zijn de gevolggkosten voor € 14 mln. afgekocht. Bij die lumpsumovereenkomst is overeengekomen dat de planning van het stationsgebied en die van de UHL passend waren en de mijlpalen behaald konden worden. Partijen zouden, in geval van het niet halen van de mijlpalen, alles in het werk stellen om de planning alsnog te halen. GU stelt nu dat de planning van het stationsgebied als een meer indicatieve planning beschouwd moet worden waar geen rechten aan ontleend kunnen worden. Dit is opvallend omdat in de BOUHL [blz. 5 overwegingen pt. 22] expliciet staat dat Projectorganisatie Stationsgebied van GU bindende afspraken heeft gemaakt met derden. Ook deze uitvoeringsovereenkomst is opgesteld door de contractjurist van POS in samenwerking met de contractjurist van POUHL. In artikel 6.6 is een tussenzin opgenomen "voor zover dat in hun macht ligt", waarmee de contractjurist van de POUHL en de GU alle verantwoordelijkheid voor het dragen van de kosten van bijsturingsmaatregelen betwisten. PU interpreteert de UO dat BRU afspraken heeft gemaakt waarmee GU tijdig een geschikte onderbouw ter beschikking stelt aan de POUHL voor de realisatie van de UHL.

PU heeft gedurende de acht sessies meermaals laten blijken bereid te zijn om mee te denken over bijsturingsmaatregelen om de vertragingen in het GU-domein te mitigeren en schadebeperkend te handelen. De PU leest een als-dan bepaling uit de planningsbepalingen van de UO Stationsgebied. Sec benaderd, ligt de oorzaak in het risicodomein van de GU, is de PU niet in staat en dus geen partij om deze risico's en kosten te beïnvloeden en te beheersen, en zouden deze kosten in beginsel voor rekening komen van de GU. Dat is de kern waarom door BRU en GU indertijd in de BOUHL besloten hebben om voor een aantal onderdelen een UO te sluiten.

Samenvattend

De PU heeft het project UHL met de boedel van BRU overgenomen en nu helderder blijkt met enkele lijken in de kast. PU heeft erop vertrouwd dat bij die overdracht door BRU én GU complete openheid van zaken gegeven zou zijn, aan zowel de EY-accountants als aan de PU, opdat PU een compleet oordeel over deze boedel had kunnen vormen. Tot haar spijt moet PU constateren dat die openheid, zorgvuldigheid en transparantie er wat het mega-infraproject UHL betreft niet geweest is. Was die er wel geweest, dan zou PU daarover op basis van de dan inzichtelijke risico's, andere afspraken hebben kunnen maken. Het valt te betreuren dat het gezamenlijke belang van het beperken van de kritieke vertraging en budgetoverschrijding als gevolg van de tegenvallers of keuzen van de SG UHL uit 2013, door de GU wordt afgezwakt of geamendeerd en GU haar verantwoordelijkheid bij de totstandkoming van de BOUHL, de aangepaste ramingen en UO's lijkt te willen afwijzen.

Het "optimaliseren" van budgetten van infrastructurele projecten om aan een politieke wens te voldoen komt in ons land herhaaldelijk voor. Zonder budgettaire doelredeneringen zouden grote infrastructurele projecten als politiek onhaalbaar worden bestempeld en nooit de besluitvorming passeren. Het is eerder regel dan uitzondering dat de bij Start Project geraamde budgetten overschreden worden en de rekening letterlijk bij opvolgende coalities komt te liggen. De GU heeft bij de beëindiging van de WGR+ met al haar kennis van de UHL haar risico eenzijdig overgedaan aan de PU en doet het op dit moment voorkomen zowel haar gedeelde belang als haar verantwoordelijkheid voor de UHL te willen ontlopen.

Gezien de fase waarin het project zich bevindt, is de PU er alles aan gelegen om tot gezamenlijk commitment te komen en de handen als OG's ineen te slaan. Het venijn zit naar verwachting in de staart en de reiziger is de dupe van een latere start en niet goed functionerend OV-systeem. Tijdens de werksessies spraken de partijen de intentie uit om met een vooruitziende blik te inventariseren welke potentiële tegenvallers zich mogelijkerwijs kunnen aandienen in de aanloop naar de start exploitatie. Met een 'mandje aan bijsturingsmaatregelen' zou een compleet geactualiseerde raming en 50/50-kostenverdeling vanaf het moment van ondertekenen van de BOUHL de meest wenselijke uitkomst moeten zijn voor GU en PU. Alleen bij een evenwichtig financieel belang kunnen de juiste keuzen gemaakt worden om de reiziger optimaal te bedienen. De PU dringt erop aan oog te hebben voor dit gezamenlijke commitment, en er is haar veel aan gelegen het onderlinge vertrouwen te herstellen. De GU en de PU kennen, naast de UHL, nog een groot aantal andere gemeenschappelijke dossiers. PU rekent erop dat met het onafhankelijke advies van de externe adviseur, beide partijen hun verlies zullen moeten nemen, en dat er een stevige basis zal worden geschapen om met een hernieuwde zakelijke relatie dit voor de mobiliteit vitale project voor de gemeente Utrecht en omgeving af te ronden.

MEMORANDUM



DATUM 22-9-2017
AAN [REDACTED]
VAN Dick Jonkers
DOORKIESNUMMER [REDACTED]
ONDERWERP **PU- reactie op de zienswijze van GU**

In een separaat document zijn de vragen van de adviseur beantwoord. In dit document wordt de reactie van PU op de zienswijze van GU aangegeven. PU focust zich daarbij op die zaken die naar haar mening niet correct zijn dan wel enige verduidelijking nodig hebben. Voor de leesbaarheid hebben wij de relevante stukken uit de zienswijze van GU letterlijk, met vermelding van de bladzijde, in de kaders geplaatst, de hoofdvraag gemarkeerd en daaronder beantwoord.

Blz. 2: Voor zover een verdere toelichting nodig is over de totstandkoming van de overeenkomsten en wat de bedoeling was van partijen bij het aangaan daarvan: zowel bij de provincie als bij de gemeente zijn de medewerkers die hier direct bij betrokken waren nog betrokken bij het project.

Lezing PU: De opzet en invulling van de BOUHL en Overeenkomsten zijn met name door Marc Platell gedaan. Plattell is als (contract)jurist sinds 2011 ingehuurd door de POUHL. In de BRU-tijd was hij, naast de POUHL-jurist, óók de jurist die BRU adviseerde in het UHL-dossier. Feit is dat langjarige betrokkenheid met verschillende rollen, taken en verantwoordelijkheden onvermijdelijk gaat leiden tot rolvermenging. De rollen liepen en lopen nog steeds door elkaar heen: onduidelijk is of hij een advies namens de BRU of namens de POUHL uitbracht. Tot heden blijkt de contractjurist Platell, nog steeds ingehuurd namens POUHL doch niet optredend als adviseur van PU, geen overstijgend beeld te kunnen neerzetten namens de beide Opdrachtgevers. Een van de andere direct betrokkenen bij het opstellen van de BOUHL is GU-medewerker en huidige interim-projectdirecteur POUHL, Bert Coenen, vanuit zijn voormalige rol als manager Bestuurlijke zaken POUHL. Bij de totstandkoming van de BOUHL is bij de redactie tussen 2011 en 2012 geen jurist van de PU betrokken geweest, wel is er inhoudelijke betrokkenheid van BRU-medewerkers (zoals een beleidsmedewerker, technische adviseur, e.d.) waarvan enkelen nu nog werkzaam zijn bij PU. Marc Platell geeft aan dat hij de penvoerder en (eind)redacteur is geweest van de BOUHL en stellig is overtuigd van wat er destijds bedoeld is.

PU zoekt naar onderbouwde objectiviteit en om deze reden legt de PU de overeenkomst naar de letter uit en hecht zij geen waarde aan de 'bedoeling' of 'de geschiedenis van de totstandkoming' van de BOUHL. De PU blijft bij haar mening dat bedoelingen en interpretaties in een memorie van toelichting hadden moeten worden neergelegd. Nu er geen mogelijkheid tot verificatie is en slechts eenzijdig uit de overlevering kan worden uitgelegd wat de bedoeling van de BOUHL zou zijn geweest, verzoekt PU de extern adviseur zich te focussen op de objectiviteit van de bepalingen van de BOUHL.

Blz. 2: BRU is als (toekomstig) eigenaar en beheerder van het Tramsysteem eindverantwoordelijk voor de realisatie van het Project en de gemeente is verantwoordelijk voor de realisatie van haar Deelprojecten zoals bepaald in de Overeenkomst (is bijna letterlijke weergave overweging

bestuursovereenkomst). Hoofdstuk 2: Onderwerp van de overeenkomst is de tijdige aanleg van een **werkend** OV-systeem tussen Utrecht CS en De Uithof dat goed ingepast is in de omgeving. Op partijen rust een **maximale inspanningsplicht** om het project zoals bedoeld in deze overeenkomst te realiseren en daarvoor zo nodig aanvullende afspraken te maken.

De stelling van GU dat BRU eindverantwoordelijk is en GU alleen voor haar Deelprojecten is niet correct. De aangehaalde bepaling uit de overwegingen laat de verdere bepalingen namelijk onverlet die met de BOUHL zijn overeengekomen. Op grond van de BOUHL zijn PU én GU gezamenlijk verantwoordelijk voor de realisatie van het Project. Deze "gezamenlijkheid" wordt onderstreept in een tripartite overeenkomst [Doc. 150217 overdrachtsdocument inzake OVK's gemeente.BRU.getekend.pdf] tussen BRU, PU en GU die op 17 februari 2015 is getekend. Hierin is overeengekomen "PU neemt de rechtsverhouding jegens GU ter zake van de volgende overeenkomsten van BRU over in de zin van art:159 BW en treedt in de rechten en plichten van BRU inzake de genoemde overeenkomsten". In de overwegingen bij deze overeenkomst staat onder punt 3: "BRU en Gemeente in de Bestuursovereenkomst en in de uitvoeringsovereenkomsten afspraken hebben gemaakt over de gezamenlijke realisatie van de Uithoflijn". De door GU aangehaalde bepaling m.b.t. eindverantwoordelijkheid is in dit kader derhalve betekenisloos zolang de gemeente Utrecht in staat is om haar verplichtingen na te komen.

Lezing art. 2.2 Inspanningsplicht

De inspanningsplicht heeft betrekking op het te realiseren Project.

"Indien één of beide partijen merkt/merken dat er belemmeringen zijn om het project te realiseren, rust op beide partijen een inspanningsplicht om aanvullende afspraken te maken die leiden tot realisatie van het project zoals bepaald in deze Overeenkomst."

Het begrip "Project" (met hoofdletter) is in de BOUHL (1. Definities) gedefinieerd als "de tijdige aanleg van een goed functionerend openbaar vervoersysteem van Utrecht Centraal tot P+R De Uithof, dat goed is ingepast in de omgeving". Het feit dat project in artikel 2.2 niet met een hoofdletter is geschreven kan niet tot een andere uitleg leiden doordat binnen de context van artikel 2 er geen misverstand mogelijk is welk project hier wordt bedoeld.

De inspanningsplicht heeft betrekking op het te realiseren Project. Op grond van de BOUHL zijn GU en PU gezamenlijk verantwoordelijk voor "de tijdige aanleg van en goed functionerend OV systeem van Utrecht CS naar de P+R Uithof dat goed is ingepast in de omgeving" (art 2.1 BOUHL Onderwerp van de overeenkomst). Overigens is de letterlijke tekst van het doel van de BOUHL niet een "werkend" doch een " goed functionerend OV-systeem".

Op twee plekken in de BOUHL wordt de inspanningsplicht beschreven: in art. 2.2 en in artikel 14.1. Art. 2.2 Inspanningsplicht heeft betrekking op het te realiseren Project en draagt partijen op in het geval dat er zich belemmeringen aandienen om het project te realiseren, op beide partijen de inspanningsplicht rust om aanvullende afspraken te maken, die leiden tot realisatie van het project zoals bepaald in deze Overeenkomst. Art. 14.1 draagt partijen vervolgens op zich tot het uiterste in te spannen om de kwalitatieve, financiële en tijds-kaders te ontwikkelen en te realiseren.

Blz. 3: (Definitie) projectscope: Het project is concreet beschreven in de **projectscope**. (De *projectscope* beschrijft de zaken waarover de gemeente en de BRU concreet afspraken hebben gemaakt over ontwikkeling en realisatie, financiën en risicoverdeling. Voor de uitvoering hiervan is bij het afsluiten van de overeenkomst 321 miljoen euro beschikbaar (excl. aanschaf trammaterieel).

Reikwijdte Projectscope en verschil in scope BOUHL en scope POUHL

De BOUHL-scope en beperktere POUHL-scope lopen door elkaar heen, zo wijst analyse van de BOUHL uit. Een toelichting op de Projectscope volgt uit een aantal artikelen, waaronder art. 2.1 het onderwerp van de overeenkomst:

“Het onderwerp van deze Overeenkomst is de tijdige aanleg van een goed functionerend openbaar vervoersysteem van Utrecht Centraal tot P+R De Uithof, dat goed is ingepast in de omgeving”.

De definitie van het onderwerp is ruimer dan de nadere definities die later in de overeenkomst terugkomen (waaronder art. 3 Projectscope). Het ‘ruimer’ geformuleerde doel heeft betrekking op een goed functionerend systeem met het karakter van ‘iets voor onbepaalde tijd’.

Art 2.1 vervolgt met:

“Deze Overeenkomst beoogt tevens ten behoeve van dit doel tussen Partijen vast te stellen: 1. Projectscope, 2. financiële afspraken, 3. verdeling van de risico’s en spelregels, 4. planning, 5. organisatie, 6. raakvlakken en 7. overige afspraken”.

De formulering met gebruik van het woord ‘beoogt’ is verklaarbaar omdat voor een dergelijk project op voorhand nog niet exact (m.a.w. tot in detail) bekend is wat ervoor nodig is om het doel te bereiken. Daardoor kan vooraf evenmin op voorhand met zekerheid worden bepaald of voorgenomen afspraken voor het beoogde doel volledig zijn. Dat daarvoor bij het afsluiten van de overeenkomst € 321 mio beschikbaar is, houdt niet in dat de Projectscope (met een hoofdletter) hiermee afgebakend is.

Voor de uitvoering van de BOUHL en de betekenis die daarbij moet worden gegeven aan de verdere bepalingen in deze overeenkomst, kan op art 2.1 worden teruggevallen als bedoeling/intentie van partijen, namelijk *“de tijdige aanleg van een goed functionerend openbaar vervoersysteem van Utrecht Centraal tot P+R De Uithof, dat goed is ingepast in de omgeving”.*

De Projectscope wordt beschreven in art. 3 van de BOUHL.

Vanaf art. 3 regelt de BOUHL uitsluitend nog zaken in relatie tot de gedefinieerde projectscope, die per definitie eindig is. Deze eindigheid staat in art. 15 (Inwerkingtreding/duur van de overeenkomst). In art. 3.1 is bepaald dat het project dient te worden gerealiseerd volgens het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het VO+, met als toevoeging dat waar het VO+ afwijkt van het IPvE, dit door partijen is geaccepteerd.

In art. 3.2 wordt de Projectscope onderverdeeld in een zestal Deelprojecten en is aangegeven welke partij het Deelproject ontwikkelt en realiseert (Gemeente: “Onderbouw” en “Omgeving”, BRU: “Trammaterieel”, “Bovenbouw”, Voorbereiding Tramexploitatie (“Tramexploitatie”) en Voorbereiding Beheer (“Beheer”).

In art. 3.3 worden de zes genoemde Deelprojecten in het kort nader toegelicht. De beschrijvingen geven geen aanleiding tot onduidelijkheden ‘op voorhand’. Aangetekend wordt, dat bij de onderverdeling van de projectscope de onderdelen “voorbereiding Tramexploitatie” en “voorbereiding Beheer” voor het vervolg afgekort worden tot “Tramexploitatie” en “Beheer”. Hoewel de nu afgekorte titels de lading globaler dekken, kan dit niet tot (contractuele/juridische) onduidelijkheden leiden omdat het gedefinieerde begrippen zijn waarvan de betekenis in 3.2 is vastgelegd.

In art. 3.5 worden uitzonderingen op de onderverdeling van de Projectscope vastgelegd.

Voor het Stationsgebied is bepaald dat in nader op te stellen Uitvoeringsovereenkomsten nadere afspraken worden gemaakt over de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in het Stationsgebied.

Om de reikwijdte van de BOUHL-scope en de POUHL-scope te bepalen is een uitleg rondom het Test- en Proefbedrijf behulpzaam en van belang. In Hoofdstuk 3 van de BOUHL staat de scopebeschrijving “Onderverdeling Projectscope” [art. 3.2 p.9 BOUHL] en is in Bijlage 2 onderverdeeld in A, B en C. In Bijlage 2 worden deze onderdelen toegewezen aan hetzij BRU hetzij GU in A1, A2, B1, B2, C1 en C2. Onder A2 staan de scope-elementen, waaronder “Proefrijden”.

In Bijlage 6 Integraal Veiligheidsplan UHL (21-03-2012) staan overwegingen die de bedoeling van het plan expliciteren: Het plan moet verzekeren dat: 'In het project niets vergeten wordt' en 'om de verwachtingen tussen de betrokken partijen over en weer overzichtelijk vast te leggen'.

Onder *Onderdelen* [p.9 IVP] volgt:

'De ontwikkeling van de UHL heeft betrekking op de realisatie van een werkend tramsysteem, bestaande uit *Binnen de scope* [volgt een reeks opsommingen], waaronder expliciet

- Test- en proefbedrijf

In de matrix op p.10 Bijdrage tijdens Ontwerp- en Realisatiefase door POUHL (BRU/GU) wederom: "Testbedrijf" en "Proefbedrijf".

Ergo, in het IVP worden Test- en Proefbedrijf binnen de scope van de BOUHL gerekend. De opdracht is een werkend tramvervoersysteem van A naar B aan te leggen, waartoe het onderdeel Test- en Proefbedrijf wordt gerekend [nogmaals BOUHL artikel 3.2]

In de financiële paragraaf worden de Projectkosten van de Projectscope genoemd.

Deductie t.a.v. reikwijdte Projectscope Test- en Proefbedrijf

Uit de BOUHL valt direct en indirect af te leiden dat het proefbedrijf onderdeel is van de BOUHL-Projectscope.

Blz. 3: Hoofdstuk 8: wanneer zich projectrisico's voordoen -risico's die niet kunnen worden beheerst vanuit een deelproject- dan kunnen deze worden gedekt uit de centrale risicoreservering. Voordat het zover is, wordt door de stuurgroep beoordeeld of het echt een projectrisico is en of dit uit het **projectbudget** kan worden gedekt, zo niet dan wordt dit gedekt uit de risicoreservering. Als deze niet groot genoeg is wordt deze door partijen aangevuld in de verhouding gemeente 24 % en BRU 76 %.

Andere lezing: Projectrisico's dienen uit het deelprojectbudget gedekt te worden. Of de Centrale Risicoreservering daartoe toereikend is, is niet relevant. Alleen op grond van de risicolijst (memo 13/5/2013) kan de Stuurgroep besluiten een risico tot een Projectrisico aan te merken. "De SG kan alleen besluiten tot het aanmerken van een aangemeld risico tot een definitief Projectrisico indien de kosten daarvan op dat moment uit het beschikbare budget van de Centrale risicoreservering of de Projectkosten kunnen worden gedekt. Bij onvoorziene omstandigheden, zoals exogene en extreme risico's die niet van te voren in te schatten waren/zijn, kan de verantwoordelijke Partij deze voordragen om te worden aangemerkt als Projectrisico, dat bij goedkeuring door de SG uit de centrale risicoreservering wordt betaald.

Blz. 4: Hoofdstuk 13: over randvoorwaardelijke projecten worden separate afspraken gemaakt. Het systeem van projectrisico's geldt hiervoor niet automatisch, maar kan wel in uitvoeringsovereenkomsten van toepassing worden verklaard.

In de BOUHL staat in art. 13.1 dat over randvoorwaardelijke projecten met de verantwoordelijke partij(en) Uitvoeringsovereenkomsten worden gesloten over met name de scope, de tijdige realisatie (planning), de kosten, de risico's, het proces inclusief escalatiemodel. Vervolgens is een aantal lumpsum-uitvoeringsovereenkomsten afgesloten, die qua regime afwijken van de in de SG besloten modelovereenkomst. Deze afwijkingen van de modelovereenkomst zijn niet expliciet aan de SG ter besluitvorming voorgelegd. Als het systeem van projectrisico's juist in de uitvoeringsovereenkomst wordt geregeld, is onnavolgbaar waarom er b.v. in de Dichtersbaan wèl het systeem van projectrisico's van toepassing werd verklaard en niet voor andere lumpsum-overeenkomsten afgesloten nadat de modelovereenkomst van toepassing werd verklaard. Immers, de rechtsgelijkheid gebiedt dat het risicoregime zoals overeengekomen voor de Dichtersbaan (de vangnetconstructie van de risicosystematiek in de BOUHL) ook, naar redelijke en billijke maatstaven gemeten, had

moeten gelden voor randvoorwaardelijke projecten zoals de NTR, met een grote mate van onvoorziene risico's en een niet vooraf te bepalen hoogte van de risico-opslag.

Blz. 4: De fysieke werkzaamheden van de gemeente in zijn eigen deelprojecten zoals gedefinieerd in de projectscope en in uitvoeringsovereenkomsten zijn nagenoeg helemaal afgerond (let op aparte status stationsgebied). Uiteindelijk is hierbij gekozen voor een andere risicoverdeling, omdat de post "projectonvoorzien" in deze deelprojecten niet aangesproken hoefde te worden. Door de gemaakte afspraak om af te rekenen op werkelijk gemaakte kosten bleef de risicovoorziening ($\pm 10\%$ per deelproject) behouden voor het project Uithoflijn.

Deze afspraak waar GU aan refereert is onbekend bij PU en is, voor zover PU heeft kunnen nagaan, niet te herleiden uit lezing van de SG-besluiten en onderliggende stukken. Wij zijn benieuwd naar de onderbouwing van deze stelling en het besluit van de SG die akkoord zou hebben moeten gaan met de afwijking van art. 5.1 van de BOUHL waarin staat dat BRU en GU hun Deelproject voor eigen risico realiseren. In de optiek van de PU blijft de redenering overeind dat het onttrekken van € 7 mln. aan het projectbudget onredelijk is, temeer omdat later op 17 november 2014 blijkt dat de SG een ander omgangsregime wenste voor mee- en tegenvallers.

Blz 4: Er is een projectorganisatie Uithoflijn ingericht die nauwkeurig zicht houdt op de financiën en de risico's. Daarbij stuurt de projectdirecteur op het beheersen van het geheel aan risico's, dus hij waakt zowel over de inzet van het budget "project onvoorzien" van deelprojecten als de centrale risicoreservering. Tot dusver zijn in de Stuurgroep geen formele besluiten genomen om de centrale risicoreservering aan te vullen, dus deze is formeel nog 8 miljoen euro, zoals afgesproken in 2014 bij het herijken van het budget na definitief vaststellen van het DO. Wel zijn stuurgroepbesluiten genomen waarbij risico's en uitgaven zolang "geparkeerd" zijn in de risicoreservering. Deze zijn onderwerp van "de verschillen van inzicht".

Andere lezing: Dat "nauwkeurig" is in dit opzicht relatief: om tot nauwkeurig risicomanagement te komen moet juist risicomanagement navolgbaar zijn. De wijze waarop de POUHL met risicobudgetten omging, is niet transparant en niet navolgbaar. Bij optimalisaties kan het niet zo zijn dat risicokentallen niet worden meegewogen en de SG-leden en de PD welbewust risicobereid zouden zijn geweest, die tot bijstelling van de kosten (maar niet de risico's) te komen. Als dan later blijkt dat het risico zich voordoet, dan zijn beide partijen gezamenlijk verantwoordelijk voor de gemaakte keuze.

In de deelprojecten van GU en PU speelt de PD in beginsel geen rol anders dan een adviserende. In de governance is de PD de bewaker van het projectrisicobudget van POUHL in de DR, maar besluiten of een risico t.l.v. de Centrale risicoreservering wordt gebracht is een verantwoordelijkheid van de SG (art. 8.3.2 BOUHL). De Centrale Risicoreservering is in 2013 (!) vastgesteld op € 8 mio + 1 mio interfacekosten [13052013.verslag.sg-uhl-def.docx]. De vraag die de PU zich stelt is of er in de risicosystematiek rekening werd en wordt gehouden met beslis-, kennis- en toekomstonzekerheden; de Centrale Risicoreservering is uiteindelijk vastgeklekt op € 17 mln.

Daar bovenop vraagt de PU zich af of zoiets specialistisch als risicobeheersing en risicoreservering begrijpelijk en navolgbaar aan de Stuurgroep is gepresenteerd. Uit de SG-verslagen blijkt dit niet.

Een vrijval uit de UVO-S [140926-verslag sg-uhl.def.docx], van € 6 mln. wordt toegevoegd aan de centrale risicoreservering, deze moet derhalve groter zijn dan de door GU genoemde € 8 mln.

Blz 5: Thema Voorbereiding exploitatie en beheer

In de bestuursovereenkomst is het onderwerp voorbereiding exploitatie en beheer uitsluitend opgenomen, omdat werd beseft dat het noodzakelijk was om te zorgen voor een zeer goede aansluiting van de werkzaamheden van het project en het latere beheer en exploitatie door het

trambedrijf bij BRU. Deze deelprojecten worden op grond van de bestuursovereenkomst uitgevoerd voor rekening en risico van BRU. Daarbij is er altijd vanuit gegaan dat BRU, als uiteindelijk verantwoordelijke voor beheer en exploitatie, een organisatie zou inrichten om het beheer en de exploitatie te gaan uitvoeren. De financiering hiervan zou logischerwijs bekostigd worden uit de toekomstige inkomsten van de exploitatie (waaruit in de toekomst het beheer en de exploitatie uit bekostigd worden).

Andere lezing PU: op grond van de BOUHL worden deelprojecten voor eigen risico uitgevoerd. Dit nadat er uit het projectbudget middelen vrijgegeven zijn voor het betreffende deelproject. Voorbereiding exploitatie en beheer omvat de deelprojecten Exploitatie (3.3.5) en Beheer (3.3.6) die noodzakelijk zijn om het onderwerp van de BOUHL (art. 2.1) te realiseren. De stelling "voor rekening" suggereert onterecht dat deze scopefinanciering buiten de BOUHL valt en geen onderdeel is van de Projectkosten.

In 2013 bleek bij het vaststellen van het DO, dat de kosten van de UHL de beschikbare budgetten overstegen. In een aantal "optimalisatie"-slagen is het budget UHL verlaagd naar het beschikbare budget van 321 mln. Voor de VEB is een PM-post opgenomen. In de agenda en het verslag van de SG van 15 mei 2013 is het volgende opgenomen: "De optimalisaties t.a.v. remise en proefbedrijf betekenen een bezuiniging voor de UHL, maar niet (direct) voor het BRU-budget als totaal. Hierop wordt ingegaan bij de mondelinge toelichting op het standpunt van BRU t.a.v. het geheel der optimalisaties.". In het verslag is het als volgt genotuleerd "Aandachtspunt is dat de optimalisaties t.a.v. remise en proefbedrijf wel een bezuiniging betekenen voor de Uithoflijn, maar voor het BRU-budget als totaal vooral verschuivingen betreffen".

(NB. Voor een verdere toelichting en onderbouwing zie de beantwoording van vraag 3.5 in het document: Beantwoording van vragen n.a.v. zienswijzen).

De conclusie van PU is dat projectscope VEB van meet af aan niet meegeraamd is in de € 321 mio, zoals blijkt uit de chronologische discussie in de SG-verslagen tussen begin 2013 en eind 2014. De stelling "Daarbij is er altijd van uitgegaan" en "zou logischerwijs" wordt niet gestaafd door de BOUHL en/of besluiten van SG of AB BRU en zijn derhalve subjectiveringen van GU, waarover de PU een andere lezing heeft.

Blz. 5 Het enige onderdeel waar, ook op grond van de bestuursovereenkomst, aanvullende afspraken over gemaakt moesten worden, is het proef- en testbedrijf. In 2014 is die aanvullende afspraak gemaakt naar aanleiding van het definitief herijken van het budget voor de Uithoflijn na het DO. Die afspraak is in 2014 ter vaststelling voorgelegd aan het Algemeen Bestuur van het BRU. Daarin is expliciet vastgelegd dat BRU verantwoordelijk is voor de voorbereiding exploitatie. Wat betreft de kosten staat er "De Kosten VEB proefbedrijf moeten nog worden berekend en vastgesteld en in de meerjarenbegroting 2016-2018 van BRU worden opgenomen." Zoals de provincie aangeeft, is er een probleem ontstaan omdat BRU heeft verzuimd de verwachte extra kosten voor beheer en exploitatie op te voeren op de meerjarenbegroting van BRU en daarmee het te melden bij de provincie. Daarom zou volgens de provincie nu gekozen moeten worden voor het opvoeren van deze kosten als projectrisico, te financieren uit het project. Naar de mening van de gemeente betekent het niet uitvoeren van een afspraak door BRU zeker niet dat de gemeente daar nu medeverantwoordelijkheid voor moet dragen.

Andere lezing PU: Het testbedrijf is altijd een onderdeel van de POUHL-scope geweest. Aanvullende afspraken waren niet noodzakelijk. Als sinds 2012 is bij het vaststellen van de BOUHL is PU verantwoordelijk voor de deelprojecten Exploitatie (3.3.5) en Beheer (3.3.6); het AB besluit van 1-10-2014 heeft daar niets aan gewijzigd.

Zoals in casus 2 is toegelicht heeft het AB BRU in oktober 2014 een besluit genomen over het toevoegen van de coördinatie Proefbedrijf in de scope van POUHL. Daaraan voorafgaand heeft de SG besloten tot een DB-begrotingswijziging voor het proefbedrijf, met in het verslag de pijnpunten die onderdeel zijn van dispuut [140827.verslag sg-uhl.def.docx]. Het toevoegen van de coördinatie van het proefbedrijf aan de POUHL-scope is de bevoegdheid van de SG. Het feit dat dit aan het AB-BRU is voorgelegd ter besluitvorming volgt uit het door elkaar lopen van BRU-gelden generiek en BRU-gelden proefbedrijf, geormerkt voor de Uithoflijn. Door de SG is nooit het besluit genomen op basis van art. 9 BOUHL om VEB buiten de scope van de BOUHL te plaatsen, of de BRU buiten het budget van de BOUHL separate financiering voor de realisatie van VEB te doen regelen. De facto speelde het AB daar geen rol in en is er voor de VEB-scope daarom ook geen besluit door het AB genomen. In de toelichting bij het AB-besluit wordt gesproken over het opnemen van kosten in de BRU-begroting. Dat besluit is nooit aan het AB BRU voorgelegd, heeft het AB BRU derhalve ook nooit genomen en is bij de overdracht van BRU naar PU dit budget ook niet door BRU overgedragen. Daarmee hebben de beide OG's (GU én BRU) verzuimd om dekking te vinden voor deze PM-post, wat geen recht doet aan het zorgvuldigheidsbeginsel.

Blz. 5 Naar de mening van de gemeente betekent het niet uitvoeren van een afspraak door BRU zeker niet dat de gemeente daar nu medeverantwoordelijkheid voor moet dragen. De provincie was op de hoogte van alle afspraken tussen BRU en de gemeente over de Uithoflijn, heeft de laatste anderhalf jaar voordat de overdracht van bevoegdheden plaatsvond meegekeken bij alle besluitvorming en heeft tenslotte alle contractuele afspraken met betrekking tot de Uithoflijn onverkort en onvoorwaardelijk overgenomen.

Andere lezing PU: De stelling dat de PU de laatste anderhalf jaar voorafgaande aan de overdracht van de BRU naar de PU meegekeken heeft en van alle besluiten rond de UHL op de hoogte was, is onjuist. Een toelichting op de aanloop naar de opheffing scheidt duidelijkheid. Twee kabinetten zijn bezig geweest met de opheffing van de plusregio's in het algemeen en de BRU in het bijzonder (e.a. kaderwetgebieden). De eerste periode keek de provincie een aantal maanden mee met de besluitvorming in het DB van het BRU. De provincie, te weten de gedeputeerde van Mobiliteit, heeft toen expliciet aangegeven NIET akkoord te zijn met het voorstel voor de Uithoflijn zoals dat door het DB BRU aan het AB werd voorgelegd. De reden was dat de financiële opstelling van de kosten en de dekking niet klopte omdat het BTW-aspect van de rijkssubsidie niet correct was weergegeven. Het proces van de omvorming van de plusregio's is vervolgens – tijdelijk - gestopt omdat het toenmalige kabinet Rutte (gedoogkabinet met PVV) viel in april 2012. Toen een nieuw kabinet na de vervroegde verkiezingen in september 2012 de draad weer oppakte, is besloten de PU voor te bereiden op de overkomst van het BRU zodra de Tweede Kamer-behandeling en -besluitvorming had plaatsgevonden. In afwijking van het eerste traject, heeft de provincie in deze tweede periode niet eerder meegekeken met de besluitvorming van de BRU, dan eind 2014. Overigens zat er tussen besluitvorming in de Tweede Kamer (net voor het zomerreces 2014!) en de daadwerkelijke overkomst van het BRU naar de provincie feitelijk nog geen vier maanden omdat de eerste bestuurlijke gesprekken over de overkomst (tussen gedeputeerde Van Lunteren en burgemeester en Van Zaanen) pas medio september 2014 begonnen. Vóór behandeling door de Tweede Kamer waren alle andere bestuurlijke gesprekken hierover niet besluitvormingsvoorbereidend vanwege de hoogdynamische bestuurlijke context. Immers GU en BRU enerzijds en provincie anderzijds waren het fundamenteel met elkaar oneens over de gewenste toekomst van de BRU en de druk op het halen van de mijlpaal 1-1-2015 was extreem hoog. In deze context is het niet logisch te stellen dat gesprekken over besluitvorming Uithoflijn met Provincie gedeeld zijn. De PU had voor de BRU-transitie ook geen enkel (financieel) belang bij de Uithoflijn.

Blz. 5: De genoemde kosten hebben uitsluitend te maken onderdelen van de overeenkomst die

horen bij deelprojecten uit de overeenkomst waarvoor de provincie verantwoordelijk is of met de toekomstige exploitatie en beheer waarvoor de provincie volledig verantwoordelijk is. Dus ook uit dat oogpunt is het voor de gemeente niet duidelijk waarom de gemeente hierin een bijdrage zou moeten leveren.

Lezing PU: Het is correct dat de kosten te maken hebben met de deelprojecten uit de overeenkomst. Dat maakt GU als medeondertekenaar van de BOUHL ook medeverantwoordelijk voor de dekking van deze kosten, gelijk aan de dekking die BRU vanuit de begroting UHL mede geleverd heeft voor de deelprojecten die door GU zijn uitgevoerd.

BLZ. 6 Overigens zijn de opgestelde overzichten van exploitatie- en beheerkosten zeer grof. Ze bevatten o.a. kosten voor aanschaf van machines (waarom zouden deze tot de voorbereidende werkzaamheden van beheer- of exploitatiekosten behoren?) en bijvoorbeeld kosten om personeel van Qbuzz te vervangen terwijl zij opgeleid worden als tramchauffeur. Daarnaast is aangegeven dat er ook kosten worden verwacht voor het verbeteren van de traminfrastructuur na oplevering en ingebruikname.

De PU vraagt de adviseur een uitspraak te doen over de uitleg van art 3.3.5 en 3.3.6, en de kosten die moeten worden toegerekend aan de fase vóór start exploitatie van de UHL, en dus niet over de hoogte van de PU toekomstige bedragen.

In de Directieraad is meermalen door PU aangegeven dat er inmiddels een meer gedetailleerde onderbouwing van de kosten beschikbaar is die door PU gescreend zijn op de reikwijdte van artt 3.3.5 en 3.3.6. en de PU heeft voorgesteld daar de principes van CAPEX-OPEX te hanteren. Na de uitspraak van de adviseur zal PU aan GU volledige inzage geven in de kosten. Mochten daar kosten bij zitten die aantoonbaar niet onder 3.3.5 of 3.3.6 vallen dan zullen die niet ten laste van GU gebracht worden.

De reikwijdte van de scope van het proefbedrijf, die hiervoor eerder door de PU werd onderbouwd blijkt tevens uit de Integrale planning Uithoflijn – hoofdlijnen – (Bijlage 4 bij de BOUHL). In deze planning en toelichting is het Proefbedrijf opgenomen als laatste hoofdactiviteit voorafgaand aan de mijlpaal "Start Exploitatie Uithoflijn". Met andere woorden: de laatste (hoofd)activiteit van het Project voordat de bestuursovereenkomst kan worden beëindigd (art. 15.3). In de toelichting op de planning in Bijlage 4 wordt hierover nog het volgende vermeld; "Aansluitend op de testfase, start het proefbedrijf. In deze fase wordt de dienstregeling getest en vindt de opleiding van de bestuurders plaats." Het Proefbedrijf inclusief de opleiding van chauffeurs maakt dus onderdeel uit van de reikwijdte van de BOUHL.

De stelling van de GU dat kosten worden verwacht voor het verbeteren van de traminfrastructuur na oplevering en ingebruikname, is nergens op gebaseerd. PU heeft ingebracht dat er bij het afsluiten van de beheerovereenkomst (BOUHL 6.5) ook afspraken gemaakt moeten worden over zaken waarbij het door POUHL gerealiseerde tramsysteem afwijkt van het door de OG's opgestelde Integrale Programma van Eisen (IPvE). Op een aantal onderdelen is bekend dat van dit IPvE is afgeweken. Soms een bewuste keuze, soms een tekortkoming. Omwille van de tijdsdruk die op de afronding van de realisatie ligt is de beheerder bereid die afwijking te accepteren onder voorwaarde dat afspraken gemaakt worden om de tekortkoming na oplevering te herstellen, dan wel een bijdrage voor extra beheerlasten te compenseren. Vergelijk bij voorbeeld de afspraak voor de GU in haar rol als rioolbeheerder, die een kwalitatief minder riool (gerenoveerd i.p.v. nieuw) in de Uithof krijgt dan vooraf overeengekomen en daarover aanvullende afspraken maakt.

Blz. 6: Uiteindelijk spitst de discussie zich toe op de ontvangstorganisatie. De projectorganisatie heeft de opdracht van de gezamenlijke opdrachtgevers ontvangen om het beheer en de exploitatie te coördineren. De projectorganisatie is daarvoor bemenst. Waarom is het logisch en redelijk dat

de gemeente daarnaast meebetaalt aan een binnen de provincie opgetuigde organisatie die zich ook richt op toekomstige beheer en exploitatie? De gemeente heeft ook de kosten van de overdracht van de omliggende openbare ruimte aan de beheerorganisatie van de gemeente (Stadsbedrijven) niet in rekening gebracht. Wij zijn van mening dat dit tot de eigen taak van de provincie respectievelijk de gemeente behoort.

Andere lezing PU: de POUHL coördineert (alleen) het proefbedrijf, niet de ontvangst (Deelproject Beheer). Daarover is geen discussie. De reden dat GU moet meebetalen is gebaseerd op de door GU medeondertekende BOUHL waar in artt. 3.3.5 en 3.3.6 en art. 6.5 deze afspraak gemaakt is. Voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte is in art. 6.5.3 expliciet bepaald dat de verantwoordelijkheid daarvoor bij de Gemeente blijft. Hetgeen ook consistent is met de demarcatie die volgt uit 6.1. "alle werkzaamheden die in dit kader noodzakelijk zijn om het beheer en onderhoud vanaf de start van de exploitatie te kunnen laten plaatsvinden". Onderhoud van de openbare ruimte buiten het tracé is immers niet direct noodzakelijk voor de exploitatie van de UHL.

Blz. 6: Wanneer de provincie (voorheen BRU) het nodig en redelijk had geacht dat kosten werden gedragen door het project, dan zou het in de rede hebben gelegen om hierover een afspraak te maken met de Projectorganisatie Uithoflijn, manager voorbereiding beheer en exploitatie. De gemeente vertrouwt erop dat de projectorganisatie stuurt op o.a. kostenbeheersing.

Andere lezing PU: De deelprojecten Exploitatie en Beheer worden onder verantwoordelijkheid van PU gerealiseerd. Deze zitten derhalve niet in de scope van POUHL. De manager Voorbereiding en Beheer van POUHL beperkt zich, zoals afgesproken, tot zijn scope te weten de coördinatie van het Proefbedrijf, die in opeenvolgende plannen van aanpak door hem is gespecificeerd. Het systeem van Deelprojecten die gefinancierd worden uit de Projectkosten maar door één van de OG's worden gerealiseerd, is juist bedoeld om te voorkomen dat POUHL verantwoordelijkheid draagt en verantwoording af zou moeten leggen over projecten die buiten de POUHL-scope valt en zij derhalve niet zelf realiseren.

Blz. 6 Ten slotte lijkt het ons niet zinvol en logisch om kosten onder te brengen bij het project en daarna te constateren dat het project geld te kort komt. Dan kan beter direct een afspraak over aanvullende financiering, door de partij die daarvoor verantwoordelijkheid draagt, worden gemaakt.

Andere lezing PU: De financiering van deelprojecten en eventuele projectrisico's die na een SG-besluit ten laste van de centrale risicoreservering worden gebracht, komt uit het budget Projectkosten (art. 7.1). Op het moment dat het beschikbare budget van de Centrale Risicoreservering ontoereikend is, zullen Partijen onverwijld aanvullende dekking ter beschikking stellen in de verhouding 76/24 (art 8.3.2. BOUHL).

Blz. 8 In deze overeenkomst is onder andere een scope- en kostenafbakening opgesteld voor alle onderdelen van de Uithoflijn in het Stationsgebied. Deze zijn samengevat in Bijlage 1 bij deze overeenkomst waarin per scopeonderdeel met kruisjes is aangegeven welke partij verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de werkzaamheden en welke partij voor het dragen van de kosten. Op grond hiervan is vanuit het budget van de Inpassingskosten € 14,36 miljoen uitgekeerd aan de gemeente. De gemeente heeft € 2,43 miljoen betaald aan het BRU voor het aanleggen van het gecombineerde tram-busstation bij Utrecht Centraal. Het zijn lump sum bijdragen, dat wil zeggen dat eventuele mee- of tegenvallers bij de betreffende scopeonderdelen niet meer tussen partijen worden verrekend. De 'lump sum' afspraak heeft dus geen betrekking op kosten voor eventueel door beide partijen te nemen extra maatregelen in het kader van planning en fasering.

Andere lezing PU: De UO-Stationsgebied is een lumpsumafpraak. De gemeente borgt daarin een tijdige onderbouw voor de aanleg van de UHL conform de in de UO genoemde plannings van zowel UHL als stationsgebied [NB. In de UO-Stationsgebied art. 5 lid 3 staat: *“Tot de Projectscope Stationsgebied behoort niet de aanleg van de Onderbouw, aangezien Gemeente (POS) de Onderbouw in het Stationsgebied aanlegt als nader invulling van de eisen gesteld aan de ontsluiting van het Stationsgebied met vertrammbare busbanen zoals vastgelegd in het Masterplan Stationsgebied.* De geschiktheid van de onderbouw is derhalve een verplichting van GU op basis van de afspraken rond het Masterplan Stationsgebied en vallen buiten de UO-S. Zie ook het antwoord op vraag 7.1 in het andere document]. Met die lumpsumafpraak is GU ook verantwoordelijk voor het nemen van bijsturingsmaatregelen als die plannings uiteen gaan lopen en de mijlpalen niet meer gehaald kunnen worden. Indien GU daartoe niet bij machte is en art. 6.7 zou van toepassing zijn, dan gaan de Partijen in gesprek over de maatregelen en de kosten. In de huidige optredende vertragingen is het evident dat die niet te wijten zijn aan PU doch aan GU en de door haar gecontracteerde partijen dan wel partijen waarmee GU overeenkomsten gesloten heeft (o.a. Klepierre). [zie BOUHL blz. 5 overwegingen pt. 22 waar expliciet staat dat Projectorganisatie Stationsgebied van GU bindende afspraken heeft gemaakt met derden]. Het komt PU als onbillijk voor dat PU zou moeten meebetalen aan de daaruit volgende kosten.

Blz. 11 In de bestuursovereenkomst is geregeld dat over randvoorwaardelijke projecten nog afspraken moeten worden gemaakt over onder andere de risicoverdeling. Bij het maken van de uitvoeringsovereenkomsten is vanwege de overzichtelijkheid telkens gebruik gemaakt van dezelfde hoofddeling, maar de afspraken kunnen verschillen. In de uitvoeringsovereenkomsten stationsgebied en Uithoflijn in de Uithof zijn bijvoorbeeld afspraken gemaakt over BLVC (Bereikbaarheid, Luchtkwaliteit, Veiligheid en Communicatie). In andere Uitvoeringsovereenkomsten niet.

Niet correct: In de SG is in 2014 een modelovereenkomst vastgesteld. PU constateert (nu) dat er ondanks de modelovereenkomst, afwijkende afspraken zijn vastgelegd zonder dat de SG daar expliciet over geïnformeerd is. Dit schuurt aan tegen nalatigheid om transparant te zijn over afwijkende afspraken dan in de modelovereenkomst overeengekomen.

Blz. 11 Het tracédeel op de Adama van Scheltemabaan kon pas worden aangelegd als de Kruisvaartbaan (later omgedoopt tot Dichtersbaan) op tijd klaar was, tenzij er moeilijke omrijroutes via andere delen van het centrum werden bedacht (met allerlei financiële gevolgen) + allerlei andere vertragingsschade. Bij het aangaan van de uitvoeringsovereenkomst was al duidelijk dat de planning niet gehaald zou worden als er iets tegen zou vallen in de bestemmingsplanprocedure of bij de aanleg als gevolg van bodemvervuiling, terwijl deze kans aanzienlijk was. Naar mening van partijen was het niet redelijk de enorme gevolgen toe te rekenen aan dit ene randvoorwaardelijke project. Te meer omdat de Kruisvaartbaan uitsluitend is aangelegd om het project Uithoflijn mogelijk te maken. In het besluit over de projectrisico's van 2013 werd deze optie om op te nemen in uitvoeringsovereenkomsten al genoemd. De uitvoeringsovereenkomst is op 11 juli getekend door de gemeente en 15 juli door de BRU (de stuurgroep had hier al eerder toe besloten).

GU refereert aan het memo Risicoverdeling van 13 mei 2013. Indien de voorziene risico van de Dichtersbaan daaronder zouden vallen, dan was het niet noodzakelijk om daarover in de UO nadere afspraken te maken, budget voor op te nemen (dubbel op) en een vangnetconstructie te bedingen uit de BOUHL. In het bijzonder de vrijvallende € 7 mln. had de SG moeten weten in de aanloop naar het opstellen van de modelovereenkomst.

Blz. 12 Overigens heeft de gemeente zich flink ingespannen om de risico's te beheersen. Bewoners rond de busbaan zijn uitvoerig geconsulteerd en er is lang gezocht naar alternatieven. Daarnaast zijn

afspraken gemaakt om geluidsmaatregelen versneld te vergoeden zodat deze al meegenomen konden worden bij een al geplande vervanging van kozijnen door de bewoners.

PU beaamt dat de GU zich flink ingespannen heeft. Deze inspanningsverplichting volgt echter uit wat de Bestuursovereenkomst aan de beide Partijen opdraagt en behoort tot de normale omgevingsmaatregelen die in een dergelijk project getroffen worden. Dat mag worden verwacht van een professionele opdrachtgever. Relevant voor de discussie tussen PU en GU is dat **ex post** een lumpsum-contract met raming is opgesteld, toen al langer bekend was dat de GU een belangrijk projectrisico niet meer hoefde te nemen en ook de aanbestedingsvoordelen reeds bekend waren.

Blz. 12 Daarbij is uiteindelijk gekozen voor een uitvoeringsovereenkomst voor de Remise omdat er steeds maar geen concrete voortgang werd geboekt op dit project, terwijl het wel randvoorwaardelijk is voor de Uithoflijn. **Voor ons is onmogelijk om na te gaan welk deel van de nu gemelde tegenvallers het gevolg zijn van gebrekkige projectbeheersing, welk deel aan marktomstandigheden en welk deel aan daadwerkelijk verkeerd ingeschatte kosten.** De keus voor een lumpsum bedrag is daarom voor ons ook terugkijkend een zeer juiste geweest.

Zoals in casus 8 door PU is toegelicht kost het project Nieuwe Tramremise (NTR) veel meer dan bij het ondertekenen van de UO ITR is begroot. Oorspronkelijk was de ITR begroot op € 52 mln. En zou de lumpsumbijdrage vanuit het UHL-budget € 26 mln bedragen. Bij de optimalisatieslag in 2012 is dit budget verlaagd naar € 42 mln prijspeil 2013 en de lumpsum zelfs naar € 20 mln. De optimalisatieslag blijkt te hebben bestaan uit het verlagen én verschuiven van het budget (en met name de risicoreservering) maar niet uit het verkleinen van de scope. In de agenda en notulen van de SG van 15 mei 2013 is het als volgt verwoord *“NB: De optimalisaties t.a.v. remise en proefbedrijf betekenen een bezuiniging voor de UHL, maar niet (direct) voor het BRU-budget als totaal. Hierop wordt ingegaan bij de mondelinge toelichting op het standpunt van BRU t.a.v. het geheel der optimalisaties”*. (Noot: Zie ook antwoord op vraag 3.5 in het andere document).

Verder blijken de marktomstandigheden tijdens de aanbesteding in 2016 aanmerkelijk ongunstiger dan tijdens het opstellen van de UO ITR was ingeschat. Op dit moment heeft PU opdracht gegeven aan een extern bureau om een vergelijk te maken tussen de SSK raming die aan de basis van de lumpsum bepaling heeft gelegen en de huidige SSK raming. Daaruit zal blijken of de huidige kosten een overschrijding zijn t.g.v. gebrekkige projectbeheersing (visie GU) of veroorzaakt worden door een incorrecte raming in 2014 met prijspeil 2013 in combinatie met sterk gewijzigde marktomstandigheden nu. Indien de laatste 2 aspecten aangetoond worden meent PU recht te hebben op bijbetaling. Dit is even gerechtvaardigd als GU die in de situatie van de Dichtersbaan, mede t.g.v. marktomstandigheden meent recht te hebben op een batig saldo (€ 7 mln. op een lumpsum van € 17 mln.). Contractueel moge dit correct zijn, PU ervaart dit niet als redelijk en billijk in de wijze van samenwerken tussen 2 ambtelijke OG's met een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor *“de tijdige aanleg van en goed functionerend OV systeem van Utrecht CS naar de P+R Uithof dat goed is ingepast in de omgeving”*

MEMORANDUM



PROVINCIE :: UTRECHT

DATUM 20-9-2017

AAN [REDACTED]

VAN Dick Jonkers

DOORKIESNUMMER [REDACTED]

ONDERWERP **PU-Beantwoording van de vragen Van Wassenaer n.a.v. zienswijzen**

Op verzoek van GU/Jan Greeven hebben wij afgesproken dat PU en GU separaat op de vragen n.a.v. de zienswijzen antwoord geven. Bijgaand de PU antwoorden op de vragen. Voor de leesbaarheid hebben wij de vragen in de kaders geplaatst, de hoofdvraag gemarkeerd en daaronder beantwoord. Waar relevant hebben wij verwezen naar documenten die in de zending van Jan Greeven reeds verstuurd zijn dan wel op 8 september jl. door Greeven nagezonden zijn.

1. Inleiding

Zoals in de art. 2.6.2 van de Benoemingsovereenkomst Zwaarwegend Advies Bestuursovereenkomst Project Uithoflijn ("Benoemingsovereenkomst") is afgesproken, zal de Adviseur in week 36 vragen aan Partijen stellen naar aanleiding van de ingediende Zienswijzen. In deze notitie heeft de Adviseur een aantal vragen geformuleerd. Partijen zullen deze in Week 37 moeten beantwoorden, waarbij zij hun stellingnames en standpunten verder zullen onderbouwen, en waarbij zij ook een reactie zullen geven op de zienswijzen van de andere Partij.

De PU-reactie op de zienswijze van GU is in een separaat memorandum geleverd.

2. Vragen over Scope Adviseur en over Zienswijzen (procedureel)

2.1. Scope Adviseur - welke casussen?

De eerste vragen van de Adviseur gaan over de aan hem voorgelegde vraagstelling. Volgens artikel 1.1 van de Benoemingsovereenkomst is de Adviseur verzocht een zwaarwegend advies uit te brengen over de in Bijlage 1 bij de Benoemingsovereenkomst genoemde verschillen van inzicht aan de hand van de gezamenlijke vraagstelling die is vastgelegd in de gezamenlijk door Partijen opgestelde Bijlage 2 bij de Benoemingsovereenkomst. De Zienswijzen van beide Partijen lijken op het eerste gezicht daar een iets andere inkleuring aan te geven.

Bijlage 2 spreekt op blz. 1 (Voorstel Aanpak) over negen casussen. Maar verderop noemt Bijlage 2 drie hoofdthema's onderverdeeld in niet negen maar zeven casusposities. Daarbij horen dan drie vragen, alsmede de aanvullende vraag wat de betekenis van de te geven antwoorden kan zijn voor het omgaan met nog te verwachten meerkosten die zullen ontstaan bijvoorbeeld door vertraging. Casus 6 (Gekleurde Lijnfilm) uit Bijlage 1 komt in Bijlage 2 niet zichtbaar terug, en overigens ook niet in de beide zienswijzen. Datzelfde geldt voor Casus 9 (Beheersovereenkomst ex art. 6.5 BOUHL). Mag de Adviseur er dan van uitgaan dat het in het Zwaarwegend Advies alleen gaat om de zeven wél in Bijlage 2 en in de Zienswijzen genoemde casussen? Zo neen, graag zienswijzen op deze casussen alsnog overleggen. In deze vragenlijst zal hij alleen de zeven casussen behandelen.

Antwoord PU: het Zwaarwegend Advies gaat alleen om de zeven wél in Bijlage 2 en in de Zienswijzen genoemde casussen. Omdat deze casussen niet limitatief zijn, en er wekelijks nieuwe (potentiële) casussen bijkomen, rekenen wij erop dat het advies voldoende handvatten biedt om die situaties te kunnen afhandelen zonder daarvoor wederom een extern adviseur in te schakelen.

2.2. Scope Adviseur – vervolg

De Provincie spreekt in haar Zienswijze vervolgens over Casussen A, B en C waaronder 13 vragen worden gesteld. Hoe verhouden zich de niet expliciet in Bijlage 2 genoemde door de Provincie gestelde casussen en vragen tot de in Bijlage 2 wél samen door Gemeente en Provincie gestelde vragen?

Is het met andere woorden mogelijk om de vraagstelling gezamenlijk af te stemmen?

Natuurlijk kan het zijn dat de beide Partijen verschillende zienswijzen hebben of gronden aanvoeren die de andere partij dan bestrijdt of waartegenover de andere partij weer andere gronden aanvoert. Maar het werk van de Adviseur wordt aanzienlijk vergemakkelijkt als de aan hem voorgelegde vragen gezamenlijk (en duidelijk) zijn

Antwoord PU: Initieel zijn de deelvragen door PU en GU opgesteld. Echter na een interventie van GU zijn de meer generieke vragen zoals nu in de opdracht staan door GU geformuleerd. PU heeft daarmee ingestemd onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de door PU opgestelde - en bij GU bekende - deelvragen ook gesteld kunnen worden. PU hecht daaraan omdat dit de kern van de disputen tussen PU en GU raakt en bang is dat met alleen het beantwoorden van de generieke GU vragen, er binnen afzienbare tijd opnieuw een discussie over de interpretatie van de BOUHL en UO's zal zijn waarmee beide OG's en de voortgang van het Project niet gediend zijn.

2.3. Verwijzingen en juridische grondslag

De Zienswijzen vertellen een verhaal, maar vertellen niet waar in het uitgebreide dossier de onderbouwing daarvan is te vinden. Graag toevoegen. Verder zou het helpen om ook aan te geven wat de (juridische) grondslag zou moeten zijn voor "toewijzing" van een claim. Is dat redelijkheid en billijkheid? Of gewoon nakoming van een afspraak? Of uitleg van een overeenkomst? Voor wat betreft dat laatste: zoals Partijen vast wel weten zijn er twee uitlegmaatstaven, waartussen een glijdende schaal tussen subjectief en objectief. Het eerste uitgangspunt is de subjectieve "Haviltex-norm" waarbij – met inachtneming van alle omstandigheden van het geval, waaronder de taalkundige betekenis van de bewoordingen – gekeken moet worden naar de achterliggende bedoelingen van partijen ('subjectiefst'). Maar, zo zegt de Hoge Raad ook, moet in sommige gevallen waarin de "Haviltex-norm" van toepassing is meer nadruk gelegd worden op de taalkundige betekenis van de contractsbepalingen, waardoor een objectievere uitleg tot stand kan komen ('objectiever'). Het andere uitgangspunt is de objectieve cao-norm, grof gezegd de louter taalkundige uitleg ('objectiefst'). Daarbij kan de ontstaansgeschiedenis een rol spelen, of andere context. Gerechtigde belangen spelen wellicht een rol, of ook de vraag binnen wiens invloedssfeer een en ander speelt. Denk ook aan de vraag wie uiteindelijk baat heeft van een investering, of tot wiens taakgebied een investering behoort.

In de casussen is waar relevant verwezen naar documenten die de standpunten onderbouwen. Waar nodig zijn uitsneden uit relevante documenten in de beantwoording met bronvermelding ingevoegd.

De Haviltex-maatstaf "De vraag hoe in een schriftelijk contract de verhouding van partijen is geregeld en of dit contract een leemte laat die moet worden aangevuld, kan niet worden beantwoord op grond van alleen maar een zuiver taalkundige uitleg van de bepalingen van dat contract. Voor de beantwoording van die vraag komt het immers aan op de zin die partijen in de gegeven omstandigheden over en weer redelijkerwijs aan deze bepalingen mochten toekennen en op

hetgeen zij te dien aanzien redelijkerwijs van elkaar mochten verwachten. Daarbij kan mede van belang zijn tot welke maatschappelijke kringen pp. behoren en welke rechtskennis van zodanige partijen kan worden verwacht”.

In de praktijk van het afsluiten van bestuursovereenkomsten in relatie tot de Haviltex-maatstaf is er in grote infraprojecten een gebruik gegroeid die de strekking en de uitleg van bestuursovereenkomsten nader expliciteert aan de hand van memories van toelichting, naar analogie van wet- en regelgeving. Met als bedoeling juist dispuut over de uitleg te voorkomen. De adviseur stelt dat de ontstaansgeschiedenis een rol kan spelen, of andere context. De PU baseert zich op de feiten, zoals de tegenvallers in de planning en op voortschrijdende inzicht die inherent zijn aan de beslis-, kennis- en toekomstonzekerheden in dergelijke complexe infraprojecten. De betekenis die de PU en de GU over en weer redelijkerwijs aan de door hen voortschrijdende inzichten mogen toekennen en dat wat zij over en weer redelijkerwijs mogen verwachten, maken in de ogen van de PU een beroep op de Haviltex-maatstaf nu juist een zaak die voorgelegd moet worden aan een onafhankelijk adviseur, die thuis is in de bouwpraktijk. Het gaat immers om materiële invulling van subjectiefst, objectiever en objectiefst. Terwijl de juridische grondslag door de Hoge Raad gevonden moet worden in een “zo objectief mogelijke uitleg”, bieden de bepalingen van de Bestuursovereenkomst UHL geen uitsluitel over wat partijen bedoelden en bedoelen, doordat partijen in de tijd vijf jaar verder zijn en de casuïstiek aanleiding is voor een divergerende uitleg over juist deze bedoelingen.

3. Vragen algemeen

3.1. Nadere afspraken en overeenkomsten

Op negen plekken in de BOUHL1 komt de bepaling voor dat Partijen “nadere afspraken” over de daar genoemde onderwerpen zullen maken. Verder is er op een aantal plaatsen in de BOUHL sprake van dat nadere overeenkomsten zullen worden gesloten. Ook elders is sprake van het overeenkomen van belangrijke vaststellingen, zoals bijvoorbeeld de lijst met Projectrisico’s (art. 8.3.1). Maar bijvoorbeeld ook art. 6.7 van de UO Stationsplein legt aan Partijen op dat zij nadere afspraken moeten maken over bekostiging. Hoe ging/gaat dat in de praktijk? Werden beslissingen hierover altijd binnen de Stuurgroep genomen (bij unanimitieit), zonder afstemming met de achterliggende bestuursorganen, of ging dit altijd terug naar DB(GS) en B&W? Artikel 9.1 lijkt er in dit verband op te wijzen dat wijzigingen in de scope of in de planning door de Stuurgroep kunnen worden vastgesteld, terwijl wijzigingen in de BOUHL (zoals bijvoorbeeld de Allonge van 10 december 2014) op grond van art. 9.2 door B&W en DB(GS) konden worden vastgesteld.

Voor zover bij PU bekend, zijn naast het vaststellen van de lijst met projectrisico’s (13 mei 2013), het instemmen met voorstellen van POUHL voor het sluiten van UO’s, het accepteren van één vertraging als gevolg van het niet vigerend worden van een bestemmingsplan Crown Plaza in het stationsgebied (2015), geen nadere afspraken gemaakt. Deze besluiten zijn door de SG genomen waarbij het voorstel dat door POUHL was opgesteld inclusief de POUHL-opvatting over de interpretatie van de BOUHL in het voorkomende geval meestentijds ongewijzigd werd aangenomen.

De POUHL heeft als DR- en SG-secretaris geen kwaliteitssysteem waarin de besluiten van de SG navolgbaar worden bijgehouden. PU heeft derhalve een analyse laten doen door een externe partij van alle SG-verslagen vanaf het moment van ondertekenen van de BOUHL in 2012. Hierin zijn geen andere besluiten die als “nadere afspraak” gezien kunnen worden, getraceerd.

3.2. Bevoegdheid Directieraad

Houdt de bevoegdheid van de Directieraad om het Projectplan te wijzigen (art. 10.3 BOUHL) ook in dat de Directieraad aanvullende verplichtingen aan Partijen kan opleggen?

Niet de DR, maar de Stuurgroep legt aanvullende verplichtingen aan Partijen op. Een wijziging van de projectopdracht geeft de Stuurgroep aan de Directieraad, waarvan de Projectdirecteur van de POUHL deel uitmaakt. [zie art. 10.5 BOUHL]. De wijziging/actualisatie van het projectplan vindt plaats in de Directieraad cf art 10.3 van de BOUHL. Scopewijzigingen vallen onder de bepalingen in hoofdstuk 9 van de BOUHL, waarin in artikel 9.2 de Wijziging overeenkomst: algemene regeling is neergelegd die beide partijen [lees: beide opdrachtgevers] aan de SG kunnen voorstellen.

3.3. Overgang BRU/PU

Waar is dit allemaal geregeld?

Uitleg PU: Twee kabinetten zijn bezig geweest met de opheffing van de plusregio's in het algemeen en de BRU in het bijzonder (e.a. kaderwetgebieden). De eerste periode (2012) keek de provincie een aantal maanden mee met de besluitvorming in het DB van het BRU. De provincie, te weten de gedeputeerde van Mobiliteit, heeft toen expliciet aangegeven NIET akkoord te zijn met het voorstel voor de Uithoflijn zoals dat door het DB BRU aan het AB werd voorgelegd. De reden was dat de financiële opstelling van de kosten en de dekking niet klopte omdat het BTW-aspect van de rijkssubsidie niet correct was weergegeven. Het proces van de omvorming van de plusregio's is vervolgens (tijdelijk) gestopt omdat het toenmalige kabinet Rutte (gedoogkabinet met PVV) viel in april 2012. Toen een nieuw kabinet na de vervroegde verkiezingen in september 2012 de draad weer oppakte, is besloten de PU voor te bereiden op de overkomst van het BRU zodra de Tweede Kamerbehandeling en -besluitvorming had plaatsgevonden.

In afwijking van het eerdere traject, heeft de provincie in deze tweede periode niet meegekeken met de besluitvorming van de BRU. Overigens zat er tussen besluitvorming in de Tweede Kamer (net voor het zomerreces 2014!) en de daadwerkelijke overkomst van het BRU naar de provincie feitelijk nog geen vier maanden omdat de eerste bestuurlijke gesprekken over de overkomst (tussen gedeputeerde Van Lunteren en burgemeester en Van Zaanen) pas medio september 2014 begonnen. Vóór behandeling door de Tweede Kamer waren alle andere bestuurlijke gesprekken hierover niet besluitvormingsvoorbereidend vanwege de hoogdynamische politiek-bestuurlijke context. Immers GU en BRU enerzijds en provincie anderzijds waren het fundamenteel met elkaar oneens over de gewenste toekomst van de BRU en de druk op het halen van de mijlpaal 1-1-2015 was hoog. In deze context is het niet redelijk te stellen dat gesprekken over besluitvorming Uithoflijn met Provincie gedeeld zijn. Provincie had voor de BRU-transitie ook geen enkel (financieel) belang bij Uithoflijn. Uiteindelijk zijn de afspraken tussen PU en BRU vastgelegd in een mede door de voorzitter van het AB BRU (GU Burgemeester Van Zaanen) in februari 2015 ondertekend document. Zie kader hieronder voor de kern van de afspraken.

Bron: Afspraken transitie BRU naar Provincie Utrecht, februari 2015

Uitkomsten en consequenties van het accountantsonderzoek

Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht hebben op 2-12-2014 kaders vastgesteld waarbinnen de transitie plaatsvindt. Er is een voorbehoud gemaakt voor de uitkomsten van een in te stellen accountantsonderzoek. In december 2014 is aan EY Transactions Advisory Services (EY) de opdracht gegeven om, op grond van beschikbaar feitenmateriaal, een "risicoanalyse uit te voeren naar de geprognosticeerde exploitatieresultaten, kasstromen en vermogenspositie".

De uitkomsten van het uitgevoerde accountantsonderzoek geven geen aanleiding de gemaakte bestuurlijke afspraken te herzien. Het onderzoek is op dit moment gebaseerd op de voorlopige cijfers over 2014. Aangezien het onderzoek eerst volledig kan worden afgerond na vaststelling van de definitieve cijfers over 2014 worden de gemaakte afspraken vastgesteld onder de voorwaarde dat de definitieve cijfers over 2014 niet tot een ander oordeel leiden dan het huidige oordeel. Dat zal worden beoordeeld na vaststelling van de jaarrekening 2014 en splitsingsbalans van BRU.

Beleidsreferentie, lopende projecten/programma's en governance

Gemaakte afspraken zijn (Noot PU: alleen de voor deze zaak relevante 3 van de 8 afspraken zijn opgenomen):

3. De door Bestuur Regio Utrecht vastgestelde meerjarenbegroting met uitvoeringsprogramma's (inclusief exploitatie en subsidiebeschikkingen) zullen na transitie gerespecteerd blijven tot 2020, wat onverlet laat dat Provinciale Staten over budgetrecht beschikt. In relatie tot subsidiebeschikkingen zal een harmonisatie met de provinciale verantwoordings- en beschikkingsregels worden toegepast.
4. Tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie en beheer & onderhoud worden binnen deze meerjarenbegroting (zie punt 3) opgevangen. In 2020 worden mee- en tegenvallers binnen deze programma's bekeken. Over besteding van een eventueel restant wordt in overleg getreden met de huidige BRU-gemeenten.
5. In aanvulling op punt 2 neemt de Provincie Utrecht de besluitvorming van Bestuur Regio Utrecht ten aanzien van de tramremise en vervoerkundige koppeling over. Ook hiervoor geldt ten aanzien van mee- en tegenvallers het gestelde onder punt 4.

In opdracht van PU heeft EY een due diligence uitgevoerd om " ...op grond van beschikbaar feitenmateriaal, een "risicoanalyse uit te voeren naar de geprognosticeerde exploitatieresultaten, kasstromen en vermogenspositie". Door de zeer beperkte tijd (zie hiervoor onder 3.3 de korte voorbereidingstijd tussen het besluit van de Tweede Kamer vlak voor het zomerreces en de aanloop naar de due diligence in T3-2014) heeft EY zich moeten beperken tot het door BRU aangedragen feitenmateriaal. Omdat afgesproken is dat de tegenvallers in de periode tot 2020 afgedekt worden door de afspraken in de 8 punten (zie kader), heeft PU geen noodzaak gezien om voorzieningen op te nemen in haar begroting c.q. weerstandsvermogen voor de van BRU overgenomen verplichtingen zoals de UHL. Voor het dekken van de huidige tekorten van de UHL is, blijkt nu, onvoldoende ruimte om die te dekken uit de meerjarenbegroting BRU zoals bij de gemaakte afspraken bedoeld.

De contractuele verplichtingen van BRU jegens marktpartijen zijn d.m.v. tripartite overeenkomsten overgedragen naar PU. In een tripartite overeenkomst tussen BRU, PU en GU is overeengekomen "PU neemt de rechtsverhouding jegens GU ter zake van de volgende overeenkomsten van BRU over in de zin van art:159 BW en treedt in de rechten en plichten van BRU inzake de genoemde overeenkomsten". In de overwegingen bij deze overeenkomst staat onder punt 3: "BRU en Gemeente in de Bestuursovereenkomst en in de uitvoeringsovereenkomsten afspraken hebben gemaakt over de gezamenlijke realisatie van de Uithoflijn".

3.4. Projectopdracht en Projectplan

In art. 10.8 van de BOUHL is sprake van een Projectplan en een Projectopdracht: waar kunnen we de overdrachtsovereenkomsten vinden?

De projectdirecteur heeft voor het eerst in 2013 een Projectplan Uithoflijn opgesteld [12-7-2013, versie 1.1]. Natrekken van het dossier van 2011 en 2012 heeft geen letterlijke projectopdracht c.q. 'overdrachtsdocumenten' opgeleverd. Navraag bij de GU kan hierover wellicht uitsluitsel geven. Niet ondenkbaar is dat er nooit een expliciete projectopdracht is geformuleerd (zou te traceren hebben moeten zijn toen werd besloten om het project van HOV naar traminfrastructuur om te bouwen, want stond als governance-plaatje in de BOUHL), maar eerder een hele reeks deelbesluiten is voorbereid. Wel is een Uitvoeringsbesluit door het AB genomen [120418 2012-02639 AB-notitie Uitvoeringsbesluit Uithoflijn def vs 18 april], waarin het AB instemt vier besluiten waaronder het VO+, het Financieel Plan, de BOUHL en het AB anticiperend op de opheffing van het BRU, met de provincie in overleg gaan over de risicobeheersing van het project en de eventuele uitkomsten daarvan zo nodig verwerkt in beslispunten 2 en 3 genoemde onderwerpen.

3.5. Randvoorwaardelijke Projecten

Voor alle in artikel 13 opgenomen Randvoorwaardelijke Projecten zijn investeringskosten opgenomen geweest in de begroting van het Project: hoe zijn de betrokken bedragen indertijd vastgesteld?

Initieel zijn op basis van SSK-ramingen de budgetten voor de UHL vastgesteld. In 2013 bleek bij het vaststellen van het DO, dat de kosten van de UHL de beschikbare budgetten overstegen.

In het SG-verslag van 15 april 2013 constateerde [REDACTED] op 15 april 2013 dat er een tekort was ontstaan, die mogelijk tot een scopewijziging aanleiding zou kunnen zijn. Hierdoor was het zaak de SG te betrekken bij het vervolg, evenals de pfh financiën en de controller. Dit was de aanloop naar de optimalisatie. De SG heeft hierover lang vergaderd en in dat proces zijn de BOUHL- en de POUHL-scope door elkaar gaan lopen. Er kan slechts gegist worden naar de doelredenering die in de optimalisatieslag heeft plaatsgevonden om de Projectkosten sluitend te maken.

In een aantal "optimalisatie"-slagen is het UHL-budget verlaagd naar het beschikbare budget. Onderstaand een aantal uitsneden uit documenten waarin de optimalisaties onderzocht zijn. Uit deze documenten blijkt dat de budgetverlaging niet plaatsgevonden heeft door het verkleinen van de scope en navenant verlagen van de ramingen, doch dat zonder onderbouwing budgetten verlaagd zijn. Verlaging vond plaats door het eenvoudigweg verlagen van ramingsbedragen, het verlagen van risico opslagen (bij NTR 3,5% voor een haalbaarheidsraming, waar in de praktijk gebruikelijk is dat deze tussen de 18% en 22% ligt) of ingeval van de NTR het hanteren van een SSK raming van een "renovatie"variant die uiteindelijk niet uitgevoerd is. Tot slot zijn deze ramingen gebaseerd op prijspeil 2013, terwijl bekend was dat de realisatie in 2017/2018 zou plaatsvinden. Deze "optimalisaties" vallen over het algemeen in het domein van BRU (NTR, proefbedrijf) en niet in het domein van GU. Uit de agenda van de SG van 13 mei 2013 blijkt dat dat bij BRU en GU bekend was. Daar wordt gesteld *"De optimalisaties t.a.v. remise en proefbedrijf betekenen een bezuiniging voor de UHL, maar niet (direct)voor het BRU-budget als totaal. Hierop wordt ingegaan bij de mondelinge toelichting op het standpunt van BRU t.a.v. het geheel der optimalisaties"*. In het verslag is het als volgt genotuleerd *"Aandachtspunt is dat de optimalisaties t.a.v. remise en proefbedrijf wel een bezuiniging betekenen voor de Uithoflijn, maar voor het BRU-budget als totaal vooral verschuivingen betreffen. Zo is men het er BRU-intern wel over eens, dat de toerekening aan de Uithoflijn van de bijdrage aan de remise (€ 21 i.p.v. 26 mln.) nu zuiverder is dan voorheen. Maar daardoor ontstaat een restbedrag van € 5 mln. op de totale remiseraming van € 52 mln. die op de één of andere manier moet worden opgevangen"*. De huidige overschrijdingen waarmee PU bij NTR en Proefbedrijf/ontvangst organisatie mee geconfronteerd wordt, belopen ongeveer de omvang van de door de SG UHL doorgevoerde optimalisaties.

Opvallend is dat uit de agenda van de SG UHL van 15 mei 2013 blijkt dat voorgesteld (en besloten) is om deze optimalisaties niet transparant en eenduidig aan het AB BRU te presenteren bij de vaststelling van het DO UHL (zie kader). In de agenda is het als volgt geformuleerd: *"De optimalisaties t.a.v. VAT, proefbedrijf: niet noemen, maar wel verwerken in investeringsraming"*. Dit soort zaken zijn door BRU bij de overgang naar PU niet gemeld en omdat zij in AB-besluiten niet vastgelegd zijn, ook door EY niet getraceerd. Overigens is het voorgestelde besluit *"Het AB/gemeenteraad te adviseren om in het weerstandsvermogen een voorziening op te nemen van (beide) € 5 tot 10 mln."*. Dit is door het AB niet genomen of mogelijk niet aan het AB voorgelegd.

De financiën van de Uithoflijn ontwikkelen zich aldus als volgt:

1. De raming van de aanleg van de Uithoflijn behorende bij het VO+ uit 2010 (€ 304 mln.) wordt door de indexatie naar 2012, zonder dat er iets aan het ontwerp wijzigt, € 312,6 mln. Een toename van € 8,6 mln.
2. Het budget stijgt echter, ondermeer door de BTW-kwestie, niet evenredig: van € 321 naar € 323,5 mln, waardoor er op voorhand een gat ontstaat van € 6,1 mln.
3. De investeringskosten die in de Stuurgroep van april zijn gepresenteerd, kunnen met de bovengenoemde optimalisaties en innovaties (categorieën I en II in het memo 'Bezuinigings-scenario's) worden teruggebracht van € 333,7 naar € 315,2 mln, een optimalisatie van 18,5 mln.
4. Als deze optimalisaties en innovaties worden doorgevoerd nemen de investeringskosten DO t.o.v. de kosten VO+ (prijspeil 2012) slechts toe met € 2,6 mln en resteert t.o.v. het budget van € 323,5 mln. een positief saldo van € 8,3 mln.
5. Dat positieve saldo op de investeringsraming is precies genoeg (hetgeen toeval is) om de risico's aan de uitgavenkant (ad € 8,3 mln.) in z'n geheel op te vangen. Deze uitvoeringsgerelateerde projectrisico's treden als eerste op, de beheersing ervan ligt bij de POUHL en gebeurt door middel van (projectgerelateerd) risicomanagement.
6. Voordat de gunning van de traminfrastructuur en het materieel plaatsvindt, zijn de lopende onderbouwcontracten afgerond en is duidelijk welke risicovoorziening dient te worden worden getroffen om de risico's aan de inkomstenkant in z'n geheel af te dekken. Daarvoor wordt momenteel maximaal € 17,0 mln. berekend (cf. Rebelrapportage). Het risicomanagement op de risico's aan de inkomstenkant, wordt door BRU-concern georganiseerd.
7. Voordat de gunning van de traminfrastructuur en het materieel plaatsvindt, zal een advies aan het bestuur worden voorgelegd om een financiële actualisatie te presenteren met eventuele verdere optimalisaties (Cat III).

Net als bij het Uitvoeringsbesluit zal het Financieel overzicht een geheime bijlage zijn bij het bestuursadvies voor het DB en het college van B&W, en niet worden meegestuurd naar het AB / de raad. In het bestuursadvies zal de hoofdlijn van de doorgevoerde optimalisatie toegelicht worden (toepassen energiedragers versus sectionering, bijdrage aan remise).

Voorstel:

- Instemmen met de nu door te voeren optimalisaties (categorieën I en II) met een totale waarde van € 18,5 mln.;
- De directeur POUHL opdragen om, voordat de gunning van de traminfrastructuur en het materieel plaatsvindt, een advies op te stellen waarbij een financiële actualisatie wordt gepresenteerd t.a.v.
 - de benodigde reservering voor de risico's op de inkomstenkant (financiering)
 - de mogelijke optimalisaties uit categorie III

4 Voorbereiding bestuursadvies vaststelling DO c.a.

Het bestuur zal gevraagd worden ermee in te stemmen om het DO als referentieontwerp vast te stellen. Feit is echter dat op een aantal punten zal worden afgeweken van dit DO. Deze afwijkingen vereisen een separaat besluit, een vermelding in de toelichting en/of de verwijzing naar een bijlage bij het advies.

Voorgesteld wordt om de afwijkingen als volgt te borgen en te verantwoorden:

- Wijziging tracé bij CBOI: separaat besluit, toelichting in het advies en verwijzing naar rapport (CBOI) als bijlage bij het bestuursadvies.
- Het niet toepassen van de sectionering, het niet verlagen van de Heidelberglaan, tramstellen met energiedragers: toelichting in het advies, verwijzen naar de bijgevoegde notitie van BRU OV-Regiotram.
- De optimalisaties t.a.v. VAT, proefbedrijf: niet noemen, maar wel verwerken in investeringsraming.
- De optimalisaties t.a.v. de remise en de busbaan Kruisvaart: vermelden in rapport (Financiën

Uithoflijn) als bijlage bij het bestuursadvies.

- De zoekrichting voor de nog door te voeren optimalisaties voordat de gunning plaatsvindt: vermelden in rapport (Financiën Uithoflijn) als bijlage bij het bestuursadvies.
- Alleen trams (27 stuks) van 32 meter: dit wordt vermeld in de toelichting bij het advies en verantwoord in het inkoopplan materieel.

Te nemen besluiten door DB-BRU:

1. Het Definitief Ontwerp van de Uithoflijn vast te stellen als referentie ontwerp en het daarbij behorende projectbudget ad € 323,5 mln;
3. Het AB/gemeenteraad te adviseren om in het weerstandsvermogen een voorziening op te nemen van (beiden) € 5 tot 10 mln;

3.6. Integraal Veiligheidsplan Uithoflijn (Bijlage 6)

In dit IVP komt een beschrijving voor van de scope van het Project (par. 3.1) en in par. 3.4 staan de betrokken partijen en hun bijdragen bij het project opgesomd. Hoe verhoudt zich deze scope tot de Projectscope?

Artikel 3.3.5 Exploitatie BOUHL in relatie tot het paragraaf 3.1 IVP

De uitleg hoe de Projectscope zich verhoudt tot de BOUHL-scope wordt aan de hand van het Test- en Proefbedrijf verduidelijkt.

Artikel 3.3.5 Exploitatie [p.10 BOUHL] is als volgt geformuleerd:

“Tot het Project behoren (uitsluitend) de voorbereidende werkzaamheden voor de exploitatie welke noodzakelijk zijn om het tramsysteem vanaf de start van de exploitatie (met reizigers) in dienst te kunnen nemen. Over het test- en proefbedrijf na de oplevering van de infrastructuur (Onderbouw en Bovenbouw) en de oplevering van het tramsysteem zullen Ppn tijdig nadere afspraken maken”.

De strekking en de uitleg van 3.3.5 Exploitatie geeft aanleiding tot interpretatieverschillen tussen BOUHL- en POUHL-scope, die door elkaar zijn gaan lopen. De beide volzinnen lijken in elkaars verlengde te liggen: de eerste volzin rept van de voorbereidende werkzaamheden om het tramsysteem vanaf de start van de exploitatie (...) in dienst te kunnen nemen. De tweede volzin noemt het test- en proefbedrijf – als onderdeel van de scope (zie het IVP par. 3.1) – na oplevering van de infrastructuur (Onder- en Bovenbouw) en de oplevering van het tramsysteem waarover partijen tijdig nadere afspraken maken.

Naar de letter geredeneerd valt uit deze formulering af te leiden dat het test- en proefbedrijf onder de BOUHL scope valt, in samenhang beschouwd met het IVP en met een aantal andere referenties naar de scope van het Test- en Proefbedrijf, te weten:

- Zie hiervoor de circumstantiële redenering over het tot de BOUHL-Projectscope rekenen van het T&P-bedrijf hieronder, die staat in het IVP dat 1-op-1 onderdeel uitmaakt van de BOUHL.
- Vervolgens worden in de financiële paragraaf de Projectkosten van de Projectscope genoemd.
- In Bijlage 2 BOUHL onder A2 staan de scope-elementen, waaronder “Proefrijden”.
- In Bijlage 6 worden Test- en Proefbedrijf binnen de scope van de BOUHL gerekend. De opdracht is een werkend tramsysteem van A naar B aan te leggen, waartoe het onderdeel Test- en Proefbedrijf wordt gerekend [nogmaals BOUHL artikel 3.2]

Artikel 6.1 Voorbereiding exploitatie, beheer en onderhoud, Deelprojecten Exploitatie en Beheer [p. 16 BOUHL]

“Het Deelproject Exploitatie betreft *alle werkzaamheden die in dit kader noodzakelijk zijn om de exploitatie vanaf de start van de exploitatie te kunnen laten plaatsvinden*”.

In relatie tot de kosten van de deelprojecten Tramexploitatie en Beheer en het Test- en Proefbedrijf en ontvangstorganisatie vond analyse plaats of het Test- en Proefbedrijf nu wel of niet tot de projectscope behoorden. De relevante uitleg is op een aantal plekken in de BOUHL en de bijlagen te traceren:

- in Hoofdstuk 3 van de BOUHL staat de scopebeschrijving "Onderverdeling Projectscope" [art. 3.2 p.9 BOUHL] en is in Bijlage 2 onderverdeeld in A, B en C. In Bijlage 2 worden deze onderdelen toegewezen aan hetzij BRU hetzij GU in A1, A2, B1, B2, C1 en C2.
- De voorbereiding van de Tramexploitatie valt onder verantwoordelijkheid van de BRU, evenals de voorbereiding Beheer [BOUHL artikel 3.2, 5^e en 6^e bullet].
- Vervolgens staan in Bijlage 6 Integraal Veiligheidsplan UHL (21-03-2012) overwegingen die de bedoeling van het plan expliciteren: *Het plan moet verzekeren dat: 'In het project niets vergeten wordt'* [p. 5 IVP] en *'om de verwachtingen tussen de betrokken partijen over en weer overzichtelijk vast te leggen'* [p.6 IVP]. Het IVP expliciteert de scope nader [Uitgangspunten: de scope van de UHL... Vervolgens wordt in par. 3.1 onder *Onderdelen* [p.9 IVP] Binnen de scope letterlijk de ontwikkeling van de UHL beschreven, die betrekking heeft op de realisatie van een werkend tramsysteem. Onder *Onderdelen* volgt een opsomming, waaronder - Test- en proefbedrijf
- In matrix op p.10 Bijdrage tijdens Ontwerp- en Realisatiefase door POUHL (BRU/GU) wederom: "Testbedrijf" en "Proefbedrijf".

De deductie van de PU uit deze analyse is dat uit de BOUHL direct en indirect valt af te leiden dat het test- en proefbedrijf (inclusief ontvangstorganisatie) onderdeel is van de BOUHL-Projectscope.

3.7. Projectdefinitie Uithoflijn versie 0.9/13 mei 2011

Bij de stukken bevindt zich dit document: hoe verhoudt dit zich tot de Projectscope van de BOUHL?

De aanloop naar de definitieve BOUHL heeft meer dan 30 versies gekost. Ervan uitgaande dat de definitieve versie in november 2012 is vastgesteld, is daar minstens een jaar aan voorafgegaan. Zo niet langer. De 35e versie kwam op 18 april in het AB-BRU. Het stuk waar naar verwezen wordt door de adviseur is een product in aanloop naar de BOUHL. De BOUHL bevat de vigerende definitie.

3.8. Projectraming

In Bijlage 1 bij de Benoemingsovereenkomst is sprake van een Projectraming. Is dat hetzelfde stuk als de Projectbegroting Uithoflijn van mei 2013 (130606)?

Antwoord : Neen. Zie kader. Dit betreft uitsluitend de projectraming voor het deelproject Kruisvaart. Dit bedrag wordt betaald uit de Projectbegroting UHL.

Uitvoeringsovereenkomst busbaan Kruisvaart

Artikel 6 Financiën en risicoverdeling

1. Gemeente is verantwoordelijk voor het voor eigen rekening en risico ontwikkelen, realiseren en het beheren en onderhouden van de Busbaan Kruisvaart.
2. De kosten voor de aanleg van de Busbaan Kruisvaart zijn door de Gemeente, volgens de **Projectraming** zoals opgenomen in bijlage 2, begroot op € 17.133.229,= (prijsspeil 1-1-2012). In deze kostenbegroting zijn alle door de Gemeente gemaakte en te maken kosten in verband met de aanleg van de Busbaan Kruisvaart opgenomen. Het genoemde bedrag is exclusief BTW aangezien Gemeente de BTW volledig kan compenseren bij het BTW CompensatieFonds.
3. BRU vergoedt aan Gemeente de kosten zoals bedoeld in lid 2, als een vaste bijdrage behalve indien en voor zover er Projectrisico's optreden zoals bedoeld in lid 5 en/of 6.

3.9. Financieel Plan

Waar kan de Adviseur het document terugvinden, bij Partijen bekend als "Financieel Plan d.d. 19 maart 2012, versie 1.3, zoals vastgesteld door DB op 26 maart 2012 en B&W op 27 maart 2012" (zie art. 7.1.3 van de BOUHL)?

Is nagestuurd door Jan op 8/9.

3.10. Betaling Bijdragen

Hoe ging in de praktijk het verrichten van betalingen aan opdrachtnemers en aan elkaar in het werk? In de BOUHL is daarover niets terug te vinden.

Antwoord PU: tot heden zijn door de OG's onderling geen betalingen in het kader van verrekeningen o.i.d. verricht. Opdrachtnemers van POUHL worden op basis van overeenkomsten na het leveren van de prestatie betaald.

3.11. Aanvullende dekking (art. 8.3.2 BOUHL)

Is het voorgekomen (en zo ja in welke gevallen) dat Partijen aanvullende dekking ter beschikking hebben gesteld?

Nee. De huidige Centrale risicoreservering is nog voldoende voor het doen van betalingen en aangaan van verplichtingen. De waarde van het risicodossier heeft op dit moment wel het beschikbare risicobudget overschreden.

3.12. Artikel 9.3 BOUHL

Hoe moet de Adviseur zich de werking van dit artikel voorstellen? De SG kan de hoogte van de Centrale risicoreservering herzien, maar dat mag niet als daarmee de Projectkosten zouden worden overschreden. De Projectkosten bedroegen € 321 miljoen inclusief Risicoreservering. Deze is het verschil tussen de Projectkosten en de Uitvoeringskosten. Dit was dus in theorie alleen mogelijk als de verhoging ten laste van de Uitvoeringskosten zou gaan, lijkt op een sigaar uit eigen doos: of ziet de Adviseur dit iets te ongenueanceerd?

De redenering van de Adviseur is correct. Het in dit artikel beschreven mechanisme houdt in dat of er geld uit de centrale risicoreservering aan de uitvoeringskosten worden toegevoegd of andersom. Als dit niet gepaard gaat met een reductie van de scope is dat een sigaar uit eigen doos. Het doel en de wijze van gebruik van de centrale risicoreservering is beschreven in art. 8.3. Dit artikel lijkt daar strijdig mee. Naar weten van de PU is er nog nooit een beroep op dit artikel gedaan.

Nota Bene: Toelichting op het begrip scopewijzigingen

Een nadere analyse van de begrippen scope en scopewijzigingen lijkt misschien overbodig, echter de praktijk leert dat soms verwarring bestaat over wanneer er sprake is van een scopewijziging.

Redenen hiervoor zijn o.a.:

1. Dat het begrip scope in de praktijk op verschillende manieren gehanteerd en geïnterpreteerd wordt;
2. De begrippen scopemanagement en configuratiemanagement in de praktijk soms door elkaar gehaald worden;
3. De scheidslijn tussen "wijzigen van scope" en "nader uitwerken en detailleren van scope" soms dun of een grijs gebied kent.

Ad 1: voor overeenkomsten die betrekking hebben op infra-/bouwprojecten wordt het begrip scope o.a. gebruikt in een contractuele context (wat is de scope van het contract in termen van

taken/verplichtingen, bevoegdheden, risico's, etc.), maar ook in een technische context t.a.v. de fysieke scope die gebouwd/gerealiseerd moet worden.

Ad 2: configuratiemanagement richt zich op het (technisch) beheren van wijzigingen t.o.v. de geldende baseline vanuit de doelstelling "borging van de consistentie tussen i) de eisen die gesteld zijn aan de producten die het project oplevert, ii) de fysieke en functionele kenmerken van gerealiseerde producten en iii) de informatie over die producten". Scopemanagement richt zich op het (contractueel) beheren van wijzigingen van de opgedragen projectscope, zodanig dat de opdracht en hetgeen gerealiseerd wordt met elkaar in overeenstemming blijven.

Ad 3: Gedurende de realisatiefase van projecten wordt gewerkt van grof naar fijn (Masterplan, SO, VO, DO, TO/UO). Gedurende de verschillende fases wordt de omvang van de te realiseren 'fysieke scope' steeds verder uitgewerkt en worden dus steeds meer details toegevoegd. Voor de configuratiemanager zijn dit wijzigingen van de configuratiebaseline, echter er is geen sprake van een wijziging van de opdracht (dus geen scopewijziging).

Maatgevend voor het bepalen of een configuratiewijziging ook 'contractueel' een scopewijziging kan zijn is de contractbaseline. In het bijzonder relevant is daarbij het detailniveau tot waarop de scope is beschreven en/of geraamd.

Vb: stel dat de contractueel overeengekomen scope voorziet in "twee prullenbakken op elk perron". In een later stadium wordt tijdens de uitwerking van het uitvoeringsontwerp (UO) gespecificeerd dat elke prullenbak op een thermisch verzinkte paal moet worden bevestigd met vier thermisch verzinkte M10 -bouten. Deze uitwerking zal, na vaststelling van het DO, door de configuratiemanager moeten worden verwerkt (= wijziging van de configuratiebaseline). Hier is echter geen sprake van een 'contractuele' scopewijziging omdat dit een nadere specificatie betreft op een dieper detailniveau dan dat van de contractbaseline. Ook als de detaillering van de bevestiging later in de UO-fase wijzigt is wederom sprake van 'slechts een aanpassing in de technische configuratie' en niet van een scopewijziging.

3.13. Aansturing Uitvoeringsovereenkomsten

De Uitvoeringsovereenkomsten kenden een eigen organisatiestructuur. Niettemin is in bv de UO Stationsgebied te zien dat er nauwe afstemming met de POUHL was afgesproken. Hoe liep dat in de praktijk? Gewoon op het projectbureau UHL? Zelfde mensen? Zelfde DR?

De UO's worden door de verantwoordelijke partij (GU of PU) zelfstandig uitgevoerd. Het is logisch dat tussen zo'n activiteit over de raakvlakken met POUHL en andere betrokkenen wordt afgestemd. Dit wijzigt de verantwoordelijkheden zoals overeengekomen in de UO niet. De DR speelt geen rol in de UO anders dan het laten afsluiten (advies aan de SG) en bij knelpunten de escalatie. In geval van Stationsgebied is de DR betrokken omdat POUHL extra werkzaamheden moet uitvoeren binnen haar eigen scope en overlegt of deze kosten bij een andere partij gedeclareerd kunnen worden.

4. Vragen over Casus 1 – Test- en Proefbedrijf

4.1. Uitvoering in de praktijk

Hoe wordt het test- en proefbedrijf feitelijk georganiseerd? Zijn het daadwerkelijk twee aparte elkaar opvolgende fasen, of worden ze deels door elkaar uitgevoerd?

Test- en proefbedrijf zijn twee verschillende activiteiten met twee verschillende verantwoordelijkheden. Testbedrijf is scope van de POUHL. De scope van het Proefbedrijf wordt gecoördineerd door de POUHL en de uitvoering van de scope ligt bij de PU (deelproject Exploitatie BOUHL 3.3.5) en Beheer (3.3.6)). De voorbereiding van test- en proefbedrijf loopt deels parallel maar het daadwerkelijk proefbedrijf start pas na het succesvol afronden van het testbedrijf (eventueel met een beperkt aantal minor restpunten). Die demarcatie (startvoorwaarden) worden nu uitgewerkt.

5. Vragen over Casus 2 – Ontvangstorganisatie

5.1. Inrichting Ontvangstorganisatie

Waar in de overgelegde (of andere) stukken kan de Adviseur verwijzingen naar de Ontvangstorganisatie terugvinden? De stukken "memo's Mott McDonald Aanloopkosten en Beheerkosten 1 en 16 maart 2016" zitten er zo te zien bijvoorbeeld niet bij. Uit enkele verslagen kan worden afgeleid dat deze Ontvangstorganisatie bij de Afdeling OV van de Provincie hoort. Waarom zit deze niet bij POUHL? Uit de stukken lijkt het ook alsof het twee aparte organisaties zijn ("De samenwerking tussen POUHL en de Ontvangstorganisatie bij de provincie Utrecht is geïntensiveerd"), zie p. 6 van H2 Rapportage SG.

Documenten zijn nagestuurd door Jan 8/9.

De ontvangstorganisatie is ingesteld voor het realiseren van het deelproject Exploitatie (art. 3.3.5) en Beheer (3.3.6) en is de verantwoordelijkheid van PU. Dit valt buiten de scope van POUHL, derhalve zijn het ook verschillende organisaties. Over de raakvlakken wordt natuurlijk intensief afgestemd maar binnen ieders eigen verantwoordelijkheid/scope.

5.2. Besluit AB BRU van 1 oktober 2014

Wat is commentaar Provincie op toelichting bij dat besluit (paragraaf 6: "Kosten VEB proefbedrijf moeten nog worden berekend en vastgesteld en in de meerjarenbegroting 2016-2018 van BRU worden opgenomen.")?

Zoals in casus 2 is toegelicht heeft het AB BRU in oktober 2014 [2014-04339] een besluit genomen over het toevoegen van de coördinatie f besluit wordt gesproken over het open ramen en inzage te bieden aan het AB o 141001 AB besluit budget Uithoflijn-Inve het AB voorgelegd en dit is derhalve ook betreffende AB-agenda /AB-besluit van worden dat hij in detail kennis neemt c.c besluit is geformuleerd, maar terloops ir naar PU is dit budget ook niet door BRU verzuimd om dekking te vinden voor de het opheffen van de BRU in het laatste k

PAGINA 14 - 17
kan niet worden
uitgeprint

6. Vragen over Casus 3 – Superomklap

6.1. Kosten Q-Buzz

Begrijpt de Adviseur de positie van de Pr Q-Buzz? Zo ja, waarom? Zie ook Vraag 2.

De Superomklap is een voorstel van de Projectorganisatie Stationsgebied (POS) aan de DR. Zie onderstaand een uitsnede uit het betreffende DR verslag.

[REDACTED]

Van: Greeven, Jan
Verzonden: vrijdag 1 september 2017 9:03
Aan: 'Bredt, Pauline'; 'Marbus, Diane'
Onderwerp: FW: Raadsbrief Voortgang realisatie Uithoflijn

Raadsbrief is uit! Zie hieronder de link.

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 [REDACTED]

E-mail j.greeven@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl/PMB

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Stafbureau Gemeentesecretaris
Verzonden: vrijdag 1 september 2017 9:00
Aan: !BCS Verzendlijst raadsstukken
CC: Greeven, Jan; [REDACTED] Groen, René
Onderwerp: Raadsbrief Voortgang realisatie Uithoflijn

Geachte dames en heren,

Graag informeren we u dat zojuist een brief aan de gemeenteraad over Voortgang realisatie Uithoflijn op [internet](#) en in iBabs is gepubliceerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Procesondersteuner

Gemeente Utrecht

Bestuurs- en Concernstaf
Stafbureau Gemeentesecretaris

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 20e verdieping

Telefoon [REDACTED]

E-mail [REDACTED]

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag (even weken), dinsdag, woensdag (oneven weken), donderdag, vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

[REDACTED]

Van: Greeven, Jan
Verzonden: maandag 4 september 2017 15:48
Aan: [REDACTED] Roozen, Simon
Onderwerp: [REDACTED]

Nu naar juiste mailadres [REDACTED]

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone.

----- Oorspronkelijk bericht -----

Van: "Greeven, Jan" <j.greeven@utrecht.nl>
Datum: 04-09-17 15:43 (GMT+01:00)
Aan: "Roozen, Simon" <s.roozen@utrecht.nl> [REDACTED]
Onderwerp: Voorbereiden RIB Uithoflijn

Hoi [REDACTED] en Simon,

Lot is akkoord met de opzet van de presentatie voor donderdag. Wel nog wat puntjes die ik zal verwerken. Zullen we dinsdag 14 uur voorbespreken in chauffeursverblijf? Woensdagochtend kan ook of 's middags voorafgaand aan DR op de Laan.

Groet Jan

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone.

Notitie

wij bouwen aan de



Datum: 04-09-2017
 Onderwerp: PvA bestuurlijke herijking start (deel)exploitatie Uithoflijn
 Opsteller: Bert Coenen (POUHL)

Aan: [Redacted] (AT Osborne)
 Directieraad Uithoflijn

Op 25 augustus 2017 (week 34) is in bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied het besluit genomen om de start exploitatie Uithoflijn uit te stellen en te overwegen om de exploitatie vanaf halte Vaartsche Rijn te introduceren. Bijgevoegd een beschrijving van de activiteiten die moeten leiden tot een herijking van de planning en kosten voor het project Uithoflijn.

Voorgestelde planning besluitvorming

Aan de directieraad UHL wordt voorgesteld om de volgende stappen te doorlopen:

Datum	Gremium	Stappen
06/09/17	Directieraad Uithoflijn (week 36)	<ol style="list-style-type: none"> Vaststellen Plan van Aanpak bestuurlijke herijking start (deel)exploitatie Uithoflijn. Deze notitie. Actiehouders benoemen Schrijfgroep benoemen
13/09/17	Bestuurlijk overleg Stationsgebied / Uithoflijn (week 37)	<ol style="list-style-type: none"> Terugkoppeling Raad / Staten besluit 25/08/17 Informereren over de planning als opgenomen in deze notitie. Vaststellen uitgangspunten, zie hieronder
20/09/17	Directieraad Uithoflijn (week 38)	<ol style="list-style-type: none"> Bespreken stand van zaken deterministische planningen Eventuele escalatie verschillen van inzicht Vorbereiden stuurgroep Uithoflijn
27/09/17	Stuurgroep Uithoflijn (week 39)	<ol style="list-style-type: none"> Bespreken stand van zaken dossiers (zie hieronder) Besluitvorming wel/geen deexploitatie
ntb	Directieraad Uithoflijn (week 43)	<ol style="list-style-type: none"> Bespreken concept bestuurlijke notitie Besluiten over voorgestelde datum start exploitatie en deexploitatie
01/11/17	Bestuurlijk overleg Stationsgebied / Uithoflijn (week 44)	<ol style="list-style-type: none"> Bepalen nieuwe datum Exploitatie Bepalen nieuwe datum Deexploitatie Bespreken concept bestuurlijke brief voor PS en Raad
Na week 44	GS en B&W	<ol style="list-style-type: none"> Vaststellen nieuwe datum start exploitatie Vaststellen bestuurlijke brief voor PS en Raad

Benodigde documenten ten behoeve van besluitvorming

Wij achten de volgende dossiers noodzakelijk voor goede besluitvorming. Voor ieder dossier hebben wij aangegeven wie de eindverantwoordelijke is voor de oplevering van de dossiers. De dossiers zijn op onderdelen inhoudelijk met elkaar verbonden en hangen met elkaar samen in de tijd.

Dossier	Titel en verantwoordelijke	Inhoud
1	Integrale planning DOVT [Redacted]	Integrale planning van de aanleg en testen van de UHL in het Stationsgebied. Inclusief de startcondities en raakvlakken vanuit aangrenzende bouwactiviteiten.
2	Integrale planning SABUTO	Update van de Integrale BAM-CUU planning. Inclusief

		startcondities en raakvlakken met deelleveranties. Met inbegrip van eventuele scope wijzigingen die samenhangen met deexploitatie.
3	Planning Proefbedrijf	Integrale planning voor het Proefbedrijf Uithoflijn en Proefbedrijf SABUTO. De planning is inclusief de veiligheidsbewijsvoering en de doorlooptijden voor ILT en RUD. Er worden twee plannings voor het proefbedrijf opgeleverd. Eén met deexploitatie en één zonder deexploitatie.
4	Business case deexploitatie	Een kosten/batenanalyse Deexploitatie, hierin komen naar voren: Exploitatie concept, Vervoerplan module deexploitatie, startmoment, kosten van deexploitatie en baten deexploitatie (niet alleen financiële baten). Inclusief een voorstel voor wel/niet te kiezen voor deexploitatie.
5	Tussentijds startmoment exploitatie	Nagaan of start exploitatie mogelijk is op een andere datum dan december of juli.
6	Risicoanalyse en integrale planning	Integrale planning op basis onderdelen 1,2,3. Risicoanalyse voor alle activiteiten in de integrale planning richting start exploitatie. Probabilistisch analyse van de Integrale planning met de delen DOVT, SABUTO, Proefbedrijf.
7	Update kostenraming Uithoflijn incl. gerelateerde werkzaamheden	Alle POUHL kosten als gevolg van de her-planningen en alle kosten van PU OV gerelateerde projecten en werkzaamheden, evenals die van GU. Rekening houdend met Exploitatie en eventueel Deexploitatie.
8	Oplegnotities (Bert Coenen, schrijfgroep bestuurlijke notitie)	Notitie directieraad, bestuurlijke notitie. Voorbereiding directieraad en bestuurlijk overleg.
9	Bestuurlijke brief en woordvoeringslijn (Jan Greeven, Pauline Bred en)	Bestuurlijke brief en woordvoeringslijn

De planning in oplevering van de bovenstaande dossiers is als volgt:

Week	Dossier (nr)/overleg	Toelichting
36	<ul style="list-style-type: none"> Vaststellen pva herijking Start uitwerking dossiers 3,4, 5 	Voorliggend PvA wordt vastgesteld in de directieraad UHL. In de werkgroep VEB wordt de werkwijze voor dossiers 3,4 en 5 vastgesteld en gestart.
37	<ul style="list-style-type: none"> Afronding planning D-OVT (1) Afronding planning SABUTO (2) 	
38	<ul style="list-style-type: none"> Afronden hoofdlijnen planning PB (3) Riscosessie D-OVT en SABUTO (6) Afronden integrale planning hoofdlijnen/deterministisch (6) Notitie tussentijdse startmoment exploitatie (5) Business case deexploitatie (4) 	In deze week is er een volledige deterministische planning voor de UHL. Zowel richting exploitatie als deexploitatie.
39	Directieraad UHL (voor bestuurlijk overleg)	Bespreken deterministische planning en uitkomsten tot op heden. Voorbereiden bestuurlijk overleg wk 39
39	Bestuurlijk overleg UHL	Middels presentatie terugkoppelen huidige stand van zaken. Besluit wel/geen deexploitatie
40	<ul style="list-style-type: none"> Detailplanning PB (3) Actualisatie planning D-OVT en SABUTO (1,2) Risicoanalyse PB (6) 	In deze week stellen we de integrale projectplanning op richting exploitatie. Inclusief deexploitatie indien hiertoe is besloten.

	<ul style="list-style-type: none"> • Integrale planning (6) 	
41	<ul style="list-style-type: none"> • Probabilistische analyse integrale planning (6) • Update kostenraming (7) 	Op basis van de integrale planning wordt een haalbaarheidsanalyse gemaakt van de
42	Notitie Directieraad	Integrale terugkoppeling over alle dossiers. Voorgestelde besluiten.
43	Directieraad UHL (8)	Bespreking voorgestelde besluiten
43	Bestuurlijke notitie (8)	Op basis van bespreking in de directieraad
44	Bestuurlijk overleg UHL	Bestuurlijke besluitvorming
45/46	GS en B&W	Vaststellen nieuwe datum start exploitatie; Instemmen met Bestuurlijke brief

Voor een goede besluitvorming is het gezamenlijk tot stand brengen van de integrale notities (met name dossiers 6 en 8) essentieel. Om deze reden wordt voorgesteld om deze dossiers uit te voeren via de schrijfgroep die de vorige bestuurlijke notities heeft opgesteld. Deze groep werkt daarbij onder coördinatie van Bert Coenen als verantwoordelijk directeur POUHL en brengt deze notities in bij de directieraad.

Overleg en sturing

Wij stellen de volgende teams en aansturing voor:

Dossier	Titel	Team	Sturing
1	Integrale planning DOVT	Taskforce Stationsgebied	Projectraad Stationsgebied
2	Integrale planning SABUTO	Voortgangsoverleg POUHL / BAM-CUU	4-Schaaroverleg POUHL / BAM-CUU
3	Planning Proefbedrijf	Werkgroep VEB	Projectraad Proefbedrijf <i>(ingesteld na het vorige BO)</i>
4	Business case Deel exploitatie	Commissie Deeexploitatie Uithoflijn	Projectraad Proefbedrijf <i>(ingesteld na het vorige BO)</i>
5	Tussentijds startmoment exploitatie	OV Exploitatie	Projectraad Proefbedrijf <i>(ingesteld na het vorige BO)</i>
6	Risicoanalyse planning	Schrijfgroep bestuurlijke notitie	Directieraad Uithoflijn
7	Update kostenraming Uithoflijn incl. gerelateerde werkzaamheden	Businesscontrol PU, GU en POUHL	Directieraad Uithoflijn
8	Oplegnotitie	Schrijfgroep bestuurlijke notitie	Directieraad Uithoflijn

Voorlopige uitgangspunten

De volgende uitgangspunten worden voorgesteld bij dit proces:

- a) Exploitatie zo snel mogelijk, deeexploitatie op eerst mogelijke moment binnen die planning;
- b) Elke partij is verantwoordelijk voor het aangeven van de doorlooptijden die binnen haar verantwoordelijkheid vallen. Concreet betekent dit:
 - a. Werkzaamheden rondom D-OVT: SPO en andere bouwers / ontwikkelaars (gemeente Utrecht)
 - b. Aanleg Traminfra SABUTO en D-OVT: BAM-CUU (POUHL)
 - c. Testbedrijf, onderdelen BAM CUU (POUHL), onderdelen OV-A en exploitatie (PU)
 - d. Coördinatie werkzaamheden Proefbedrijf (POUHL), uitvoering Proefbedrijf (PU)
- c) Op basis van de integrale planning wordt een risicoanalyse gemaakt waarin de haalbaarheid van de startdatum exploitatie en deeexploitatie wordt bepaald. Uitgangspunt voor besluitvorming is dat de startdatum een minimale haalbaarheid kent van 85%.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 4 september 2017 20:34
Aan: 'Jonkers, Dick'; Roozen, Simon; Coenen, Bert
CC: [REDACTED]
Onderwerp: plan van aanpak nieuwe startdatum exploitatie UHL
Bijlagen: 170831 PvA bestuurlijke herijking start Exploitatie Uithoflijn versie 1.0.docx

Simon, Dick,

Hierbij stuur ik jullie, conform de toezegging van Bert, het concept pva om tot een nieuwe startdatum te komen voor de UHL.

Bijgaande notitie is opgesteld door [REDACTED] Bert en mij samen.

Ik hoor graag jullie op- en aanmerkingen op bijgaand stuk. Dit kan via de mail of telefonisch. Deze zal ik meenemen in de presentatie van het plan morgen aan de directieraad.

Ik zal morgen ook de in de directieraad te nemen besluiten nog per sheet toevoegen.

Alvast dank voor jullie tijd en moeite.

Groeten,

[REDACTED]

[REDACTED]

Managing Consultant Audits & Evaluaties

[REDACTED] 00



AT OSBORNE
CONSULTANTS & MANAGERS

Notitie



Datum: 04-09-2017
Onderwerp: PvA bestuurlijke herijking start (deel)exploitatie Uithoflijn
Opsteller: Bert Coenen (POUHL)

Aan: [Redacted] (AT Osborne)
Directieraad Uithoflijn

Opmerking [DJ1]: Wie van OV is betrokken?

Op 25 augustus 2017 (week 34) is in bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied het besluit genomen om de start exploitatie Uithoflijn uit te stellen en te overwegen om de exploitatie vanaf halte Vaartsche Rijn te introduceren. Bijgevoegd een beschrijving van de activiteiten die moeten leiden tot een herijking van de planning en kosten voor het project Uithoflijn.

Opmerking [DJ2]: Te onderzoeken

Opmerking [DJ3]: Is breder dan alleen POUHL

Opmerking [DJ4]: Ik mis de update van de kosten in de planning

Voorgestelde planning besluitvorming

Aan de directieraad UHL wordt voorgesteld om de volgende stappen te doorlopen:

Datum	Gremium	Stappen
06/09/17	Directieraad Uithoflijn (week 36)	1. Vaststellen Plan van Aanpak bestuurlijke herijking start (deel)exploitatie Uithoflijn. Deze notitie. 2. Actiehouders benoemen 3. Schrijfgroep benoemen
13/09/17	Bestuurlijk overleg Stationsgebied / Uithoflijn (week 37)	1. Terugkoppeling Raad / Staten besluit 25/09/17 2. Informeren over de planning als opgenomen in deze notitie. 3. Vaststellen uitgangspunten, zie hieronder
20/09/17	Directieraad Uithoflijn (week 38)	1. Bespreken stand van zaken deterministische plannings 2. Eventuele escalatie verschillen van inzicht 3. Voorbereiden stuurgroep Uithoflijn
27/09/17	Stuurgroep Uithoflijn (week 39)	1. Bespreken stand van zaken dossiers (zie hieronder) 2. Besluitvorming wel/geen deexploitatie
ntb	Directieraad Uithoflijn (week 43)	1. Bespreken concept bestuurlijke notitie 2. Besluiten over voorgestelde datum start exploitatie en deexploitatie
01/11/17	Bestuurlijk overleg Stationsgebied / Uithoflijn (week 44)	1. Bepalen nieuwe datum Exploitatie 2. Bepalen nieuwe datum Deexploitatie 3. Bespreken concept bestuurlijke brief voor PS en Raad
Na week 44	GS en B&W	4. Vaststellen nieuwe datum start exploitatie 5. Vaststellen bestuurlijke brief voor PS en Raad

Opmerking [DJ5]: Heeft doorgang zin? Ik zou hem 2 wk later doen i.c.m. de SG

Benodigde documenten ten behoeve van besluitvorming

Wij achten de volgende dossiers noodzakelijk voor goede besluitvorming. Voor ieder dossier hebben wij aangegeven wie de eindverantwoordelijke is voor de oplevering van de dossiers. De dossiers zijn op onderdelen inhoudelijk met elkaar verbonden en hangen met elkaar samen in de tijd.

Dossier	Titel en verantwoordelijke	Inhoud
1	Integrale planning DOVT [Redacted]	Integrale planning van de aanleg en testen van de UHL in het Stationsgebied. Inclusief de startcondities en raakvlakken vanuit aangrenzende bouwactiviteiten.

Opmerking [DJ6]: Rol van de taskforce en projectraad mist. S.V.P. expliciet maken

2	Integrale planning SABUTO [redacted]	Update van de Integrale BAM-CUU planning. Inclusief startcondities en raakvlakken met deelleveranties. Met inbegrip van eventuele scope wijzigingen die samenhangen met deexploitatie.
3	Planning Proefbedrijf [redacted]	Integrale planning voor het Proefbedrijf Uithoflijn en Proefbedrijf SABUTO. De planning is inclusief de veiligheidsbewijsvoering en de doorlooptijden voor ILT en RUD. Er worden twee plannings voor het proefbedrijf opgeleverd. Eén met deexploitatie en één zonder deexploitatie.
4	Business case deexploitatie [redacted]	Een kosten/batenanalyse Deexploitatie, hierin komen naar voren: Exploitatie concept, Vervoerplan module deexploitatie, startmoment, kosten van deexploitatie en baten deexploitatie (niet alleen financiële baten). Inclusief een voorstel voor wel/niet te kiezen voor deexploitatie.
5	Tussentijds startmoment exploitatie [redacted]	Nagaan of start exploitatie mogelijk is op een andere datum dan december of juli.
6	Risicoanalyse en integrale planning [redacted]	Integrale planning op basis onderdelen 1,2,3. Risicoanalyse voor alle activiteiten in de integrale planning richting start exploitatie. Probabilistisch analyse van de Integrale planning met de delen DOVT, SABUTO, Proefbedrijf.
7	Update kostenraming Uithoflijn incl. gerelateerde werkzaamheden [redacted]	Alle POUHL kosten als gevolg van de her-planningen en alle kosten van PU OV gerelateerde projecten en werkzaamheden, evenals die van GU. Rekening houdend met Exploitatie en eventueel Deexploitatie.
8	Oplegnotities (Bert Coenen, [redacted] schrijfgroep bestuurlijke notitie)	Notitie directieraad, bestuurlijke notitie. Voorbereiding directieraad en bestuurlijk overleg.
9	Bestuurlijke brief en woordvoeringslijn (Jan Greeven, Pauline Bred en [redacted])	Bestuurlijke brief en woordvoeringslijn

Opmerking [DJ7]: Ik neem aan dat die cie. Deexploitatie is met [redacted] en geen stand alone actie van [redacted]

Opmerking [DJ8]: Ik mis de OV Exp en OV AM kosten, idem van GU, wie doet dat? Ik ga er van uit dat er een totaal kostenplaatje ligt.

De planning in oplevering van de bovenstaande dossiers is als volgt:

Week	Dossier (nr)/overleg	Doelstelling
36	<ul style="list-style-type: none"> Vaststellen pva herijking Start uitwerking dossiers 3,4, 5 	Voorliggend PvA wordt vastgesteld in de directieraad UHL. In de werkgroep VEB wordt de werkwijze voor dossiers 3,4 en 5 vastgesteld en gestart.
37	<ul style="list-style-type: none"> Afronding planning D-OVT (1) Afronding planning SABUTO (2) 	
38	<ul style="list-style-type: none"> Afronden hoofdlijnen planning PB (3) Risicosessie D-OVT en SABUTO (6) Afronden integrale planning hoofdlijnen/deterministisch (6) Notitie tussentijdse startmoment exploitatie (5) Business case deexploitatie (4) 	In deze week is er een volledige deterministische planning voor de UHL. Zowel richting exploitatie als deexploitatie.
39	Directieraad UHL (voor bestuurlijk overleg)	Bespreken deterministische planning en uitkomsten tot op heden. Voorbereiden bestuurlijk overleg wk 39
39	Bestuurlijk overleg UHL	Middels presentatie terugkoppelen huidige stand van zaken. Besluit wel/geen deexploitatie
40	<ul style="list-style-type: none"> Detailplanning PB (3) Actualisatie planning D-OVT en SABUTO (1,2) 	In deze week stellen we de integrale projectplanning op richting exploitatie. Inclusief deexploitatie indien hiertoe is besloten.

Opmerking [DJ9]: Rol van de taskforce en projectraad mist. S.V.P. expliciet maken

	<ul style="list-style-type: none"> Risicoanalyse PB (6) Integrale planning (6) 	
41	<ul style="list-style-type: none"> Probabilistische analyse integrale planning (6) Update kostenraming (7) 	Op basis van de integrale planning wordt een haalbaarheidsanalyse gemaakt van de
42	Notitie Directieraad	Integrale terugkoppeling over alle dossiers. Voorgestelde besluiten.
43	Directieraad UHL (8)	Bespreking voorgestelde besluiten
43	Bestuurlijke notitie (8)	Op basis van bespreking in de directieraad
44	Bestuurlijk overleg UHL	Bestuurlijke besluitvorming
45/46	GS en B&W	Vaststellen nieuwe datum start exploitatie; Instemmen met Bestuurlijke brief

Voor een goede besluitvorming is het gezamenlijk tot stand brengen van de integrale notities (met name dossiers 6 en 8) essentieel. Om deze reden wordt voorgesteld om deze dossiers uit te voeren via de schrijfgroep die de vorige bestuurlijke notities heeft opgesteld. Deze groep werkt daarbij onder coördinatie van Bert Coenen als verantwoordelijk directeur POUHL en brengt deze notities in bij de directieraad.

Opmerking [DJ10]: IS [redacted] weer penvoerder?

Overleg en sturing

Wij stellen de volgende teams en aansturing voor:

Dossier	Titel	Team	Sturing
1	Integrale planning DOVT	Taskforce Stationsgebied	Projectraad Stationsgebied
2	Integrale planning SABUTO	Voortgangsoverleg POUHL / BAM-CUU	4-Schaaroverleg POUHL / BAM-CUU
3	Planning Proefbedrijf	Werkgroep VEB	Projectraad Proefbedrijf (ingesteld na het vorige BO)
4	Business case Deel exploitatie	Commissie Deeexploitatie Uithoflijn	Projectraad Proefbedrijf (ingesteld na het vorige BO)
5	Tussentijds startmoment exploitatie	OV Exploitatie	Projectraad Proefbedrijf (ingesteld na het vorige BO)
6	Risicoanalyse planning	Schrijfgroep bestuurlijke notitie	Directieraad Uithoflijn
7	Update kostenraming Uithoflijn incl. gerelateerde werkzaamheden	Businesscontrol PU, GU en POUHL	Directieraad Uithoflijn
8	Oplegnotitie	Schrijfgroep bestuurlijke notitie	Directieraad Uithoflijn

Opmerking [DJ11]: Graag lijstje toevoegen van de deelnemers per team en wie de trekker c.q. woordvoerder is.

Opmerking [DJ12]: Wat is dat?

Opmerking [DJ13]: Wie zitten daar in?

Opmerking [DJ14]: Wie trekt?

Opmerking [DJ15]: Projectraad (ex BAM) lijkt mij handiger [redacted]

Voorlopige uitgangspunten

De volgende uitgangspunten worden voorgesteld bij dit proces:

- Exploitatie zo snel mogelijk, deeexploitatie op eerst mogelijke moment binnen die planning;
- Elke partij is verantwoordelijk voor het aangeven van de doorlooptijden die binnen haar verantwoordelijkheid vallen. Concreet betekent dit:
 - Werkzaamheden rondom D-OVT: SPO en andere bouwers / ontwikkelaars (gemeente Utrecht)
 - Aanleg Traminfra SABUTO en D-OVT: BAM-CUU (POUHL)
 - Testbedrijf, onderdelen BAM CUU (POUHL), onderdelen OV-A en exploitatie (PU)
 - Coördinatie werkzaamheden Proefbedrijf (POUHL), uitvoering Proefbedrijf (PU)
- Op basis van de integrale planning wordt een risicoanalyse gemaakt waarin de haalbaarheid van de startdatum exploitatie en deeexploitatie wordt bepaald. Uitgangspunt voor besluitvorming is dat de startdatum een minimale haalbaarheid kent van 85%.

Opmerking [DJ16]: Afhankelijk van effect op volledige exploitatie en de tijd tussen volledig en deel.

[REDACTED]

Van: Jonkers, Dick <dick.jonkers@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: maandag 4 september 2017 22:33
Aan: [REDACTED] Roozen, Simon; Coenen, Bert
CC: [REDACTED] Donders, Martijn [REDACTED]
Onderwerp: RE: plan van aanpak nieuwe startdatum exploitatie UHL
Bijlagen: 20170904 170831 PvA bestuurlijke herijking start Exploitatie Uithoflijn versie 1.0 (Dick).docx

Hoi [REDACTED]

Bijgaand mijn opmerkingen. Dit stuk lijkt alsof het een POUHL intern stuk is, waarbij PU (en POS) niet betrokken is. Ik hoop en reken er op dat PU (en POS) breed betrokken is (wellicht vanmiddag in VEB), alleen is het onhandig dat dat niet uit het stuk blijkt. Vanuit draagvlak verwerven en de komende periode als een gezamenlijke inspanning van alle betrokkenen (POS, PU en POUHL) op te pakken, is het echt een aandachtspunt dat jullie dit soort zaken explicieter maken en "handiger" opschrijven. Jullie kennen inmiddels toch de gevoeligheden?
Als dit vragen oproept ben ik tot 10.00 redelijk telefonisch bereikbaar, daarna inspreken of even appen.

Met vriendelijke groet,

Dick Jonkers
Opdrachtgever OV projecten
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 4 september 2017 20:34
Aan: Jonkers, Dick; Roozen, Simon; Bert Coenen (utrecht.nl)
CC: [REDACTED]
Onderwerp: plan van aanpak nieuwe startdatum exploitatie UHL

Simon, Dick,

Hierbij stuur ik jullie, conform de toezegging van Bert, het concept pva om tot een nieuwe startdatum te komen voor de UHL.

Bijgaande notitie is opgesteld door [REDACTED] Bert en mij samen.

Ik hoor graag jullie op- en aanmerkingen op bijgaand stuk. Dit kan via de mail of telefonisch. Deze zal ik meenemen in de presentatie van het plan morgen aan de directieraad.

Ik zal morgen ook de in de directieraad te nemen besluiten nog per sheet toevoegen.

Alvast dank voor jullie tijd en moeite.

Groeten,

[REDACTED]



AT OSBORNE

CONSULTANTS & MANAGERS

“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: Greeven, Jan
Verzonden: woensdag 6 september 2017 8:27
Aan: 'Bredt, Pauline'
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Uithoflijn in de media

Ook voor jou interessant. Het impliciete compliment aan het eind is zeker ook voor jou bedoeld! ☺

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 [REDACTED]

E-mail j.greeven@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl/PMB

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 5 september 2017 14:55
Aan: Brugts, Rob; Groen, René; Nelissen, Peter; Jonkers, Dick; Coenen, Bert; [REDACTED] Roozen, Simon; Greeven, Jan
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Uithoflijn in de media

Beste leden van de Directieraad,

Hierbij een overzicht van wat ons bericht van afgelopen vrijdag in de (social) media heeft gedaan.

Al met al is het heel smooth gegaan, mede door de gedragen bestuurlijke brief en gezamenlijke boodschap. En natuurlijk ook door het bericht dat we voor de zomer hebben verstuurd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Communicatieadviseur/woordvoerder



Bekijk ook eens onze website: www.uithoflijn.nl

Laan van Maarschalkerweerd 2a
Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht



Denk aan het milieu voordat u dit bericht 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”.

20170908
Vergadering
hoorzitting locatie

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: [REDACTED]

Namens Jonkers, Dick

Verzonden: vrijdag 8 september 2017 10:14

Aan: 'Jonkers, Dick'; Greeven, Jan; [REDACTED]

[REDACTED] Groen, René

Onderwerp: Hoorzitting

Tijd: dinsdag 3 oktober 2017 8:00-12:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Bar Beton Pythagoraslaan 101 Utrecht (oude provinciehuis)

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

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

Agenda Stuurgroep Uithoflijn



Overleg: Stuurgroep Uithoflijn
Datum: 26 september 2017
Tijd: 18.25-18.30 uur
Plaats: Stadskantoor, collegekamer
Aanwezig: Jacqueline Verbeek-Nijhof (voorzitter), Lot van Hooijdonk, Rob Brugts, Dick Jonkers, Peter Nelissen, René Groen (onder voorbehoud), Bert Coenen, [REDACTED]
Afwezig: [REDACTED]

1. Wijziging acceptatieprocedure tramvoertuigen

Toelichting door Bert Coenen/Peter Nelissen

In de BRU-periode was vastgelegd dat de eerste tram door een DB-besluit zou worden geaccepteerd en de overige in ambtelijk mandaat. Dit is bij de transitie overgenomen door vast te leggen dat die acceptatie door middel van een GS-besluit plaatsvindt en de acceptatie van de overige tramvoertuigen in ambtelijk mandaat. Bij BRU had de Projectdirecteur het mandaat om de overige tramvoertuigen te accepteren. Bij de provincie is de Projectdirecteur niet gemandateerd tot het accepteren van de overige tramvoertuigen. Aangezien de algemeen directeur van de provincie volgens artikel 14 van het Organisatiebesluit provincie Utrecht 2004 bevoegd is tot het nemen van alle besluiten waartoe GS en de Commissaris van de Koning bevoegd zijn (tenzij sprake is van de uitzonderingen in artikel 15 van het genoemde besluit) wordt voorgesteld om de acceptatie van alle tramvoertuigen door de algemeen directeur te laten plaatsvinden. Dan ligt het in de rede om het positieve advies dat voorwaarde is voor de acceptatie namens de Projectorganisatie door de Projectdirecteur te laten uitbrengen en namens de beheerorganisatie door de programmamanager van OV Assetmanagement. Gelet op de planning van de diverse testen die binnenkort van start gaan waarvoor tramvoertuigen ter beschikking moeten worden gesteld wordt dit voorstel nu voorgelegd aan de stuurgroep.

Voorgesteld besluit:

- Acceptatieprocedure te wijzigen, in die zin dat acceptatie van alle Tramvoertuigen namens de provincie plaatsvindt door de Algemeen directeur, na positief advies van de Projectdirecteur namens de Projectorganisatie en van de programmamanager van OV Assetmanagement.

25-9-2017 - mail - BO Uithoflijn / Stationsgebied
- en stuurgroep uithoflijn; agenda en stukken
agenda en stukken 26 september

Van: Coenen, Bert
Verzonden: maandag 25 september 2017 16:45
Aan: Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Hooijdonk, Lot van; Everhardt, Victor
CC: Donders, Martijn; secretariaatverbeeknijhof; Roozen, Simon; Jonkers, Dick; Brugs, Rob; Groen, René; Greeven, Jan; [redacted]
[redacted] Nelissen, Peter
Onderwerp: BO Uithoflijn/Stationsgebied en Stuurgroep Uithoflijn; agenda en stukken 26 september
Bijlagen: 3 170926_Agenda Bestuurlijk overleg Uithoflijn-Stationsgebied 26 september.pdf; Concept-verslag BO Stationsgebied-Uithoflijn van 25 augustus 2017.pdf; 170926_Agenda Stuurgroep Uithoflijn 26 september 2017.pdf
Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Voltooid

Geachte bestuurders,

Bijgevoegd de agenda, met één bijlage, voor het bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied van maandag.

Eveneens bijgevoegd de (mini) agenda voor de Stuurgroep Uithoflijn. Dit i.v.m. een af te wikkelen formaliteit die verband houdt met de acceptatieprocedure van de tramvoertuigen.

Met vriendelijke groet,

Bert Coenen
Projectdirecteur Uithoflijn
wij bouwen aan de



Laan van Maarschalkerweerd 2a
Postbus 8406 | 3503 PK Utrecht

[redacted]
E b.coenen@utrecht.nl

Denk aan het milieu voordat u dit bericht print!

Agenda bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied



Overleg: Bestuurlijk Overleg Uithoflijn/Stationsgebied
Datum: 26 september 2017
Tijd: 17.30-18.25 uur
Plaats: Stadskantoor, collegekamer
Aanwezig: Jacqueline Verbeek-Nijhof (voorzitter), Lot van Hooijdonk, Victor Everhardt, Rob Brugts, Dick Jonkers, René Groen (onder voorbehoud), Peter Nelissen, Bert Coenen, Simon Roozen, [redacted], [redacted] Osborne, verslag)
Afwezig: [redacted]

1. Opening en mededelingen

Commissiebehandeling Voortgang realisatie Uithoflijn

Tijdens een informatiebijeenkomst van de gemeenteraad over de Uithoflijn zijn vragen gesteld waarover raadsleden graag op schrift nader geïnformeerd willen worden. Dit ter voorbereiding op een commissiebehandeling, die is geagendeerd op 10 oktober a.s. met beide wethouders. De gemeente heeft een brief in voorbereiding, die deze week voorligt bij B&W. De brief is ambtelijk afgestemd met de provincie en zal na vaststelling ter informatie worden verstrekt aan de Statenleden.

2. Ontwikkelingen Het Platform (het nog te realiseren gebouw boven bus- tramstation)

Tot op heden heeft de ontwikkelaar ABC nog geen opdracht verstrekt aan een aannemer voor de realisatie voor het gebouw boven op de GIT (Geïntegreerde Tafelconstructie). In de oorspronkelijke planning zou deze opdracht reeds begin 2017 zijn verstrekt. De gesprekken met de beoogde aannemer hebben echter tot op heden niet tot een overeenstemming geleid. In de contracten zijn bepalingen opgenomen die voorkomen dat de realisatie en exploitatie van de Uithoflijn geen hinder mag onder vinden van de bouw van Het Platform. Desondanks vormt de realisatie van Het Platform een risico want tot op heden is onduidelijk wanneer en op welke wijze (met welke veiligheidsvoorzieningen) het Platform wordt gerealiseerd. Tijdens het bestuurlijk overleg zal toegelicht worden welke complicaties dit kan opleveren. Alhoewel de gemeente en de provincie geen betrokkenheid hebben bij het contracteren van de aannemer is het te overwegen om tijdens een informeel bestuurlijk overleg met ABC, BAM, GU en PU de stand van zaken omtrent de realisatie van Het Platform te bespreken. Dit voorstel is besproken met gemeente (Stationsgebied) en provincie.

Voorstel:

- Instemmen met het organiseren van een informeel bestuurlijk overleg.

3. Voorbereiding bestuurlijke herijking start exploitatie

De afgelopen weken is conform de afspraken in het bestuurlijk overleg van 25 augustus hard gewerkt aan de analyse om te komen tot een nieuwe datum start exploitatie voor de Uithoflijn. Deze analyse vraagt om een grote gemeenschappelijke inspanning van provincie, gemeente, BAM CUU en de POUHL. Het plan is dat er in week 42 een beslisnotitie wordt voorgelegd aan het bestuurlijk overleg met een nieuwe eindmijlpaal waarbij we ook de mogelijkheid om eerder in de exploitatie te gaan onderzoeken. Om dit te bereiken is er in de directieraad een plan van aanpak vastgesteld. In dit plan is opgenomen dat de tussentijdse resultaten worden toegelicht in het bestuurlijk overleg. Dit gebeurt in de vorm van twee korte presentaties: (1) herijking start exploitatie en (2) mogelijkheid de exploitatie. Hierbij geven we duidelijk aan wat er al wel is uitgezocht en waar de grootste nadere uitzoekpunten en onzekerheden zitten.

4. Verslag bestuurlijk overleg 25 augustus 2017

(bijlage 1)

Voorstel:

- Verslag vaststellen.

5. Rondvraag en Sluiting

[REDACTED]

Van: Greeven, Jan
Verzonden: woensdag 27 september 2017 18:32
Aan: Pauline Bredt
Onderwerp: Raadsbrief gaat morgen uit

Hoi Pauline,

Onze raadsbrief voor de commissie van 10 oktober gaat morgen uit en wordt dan openbaar. Misschien goed om de link naar de openbare brief daarna ter info door te sturen naar Jacqueline en PS?
Laat maar even weten of en naar wie we de link sturen (griffie of gewoon naar jou)?

Groet Jan

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone.

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J.H. Greeven	Datum	28 september 2017
Doorkiesnummer	030 - 28 68476	Ons kenmerk	4797101
E-mail	j.greeven@utrecht.nl	Onderwerp	Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied
Bijlage(n)	Geen	Beleidsveld	Verkeer en Mobiliteit
Uw kenmerk		Verzonden	
Uw brief van			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte leden van de raad,

Ter voorbereiding op de commissiebespreking informeren wij u nader over de aanleiding voor het besluit om de startdatum van de exploitatie Uithoflijn los te laten. Hierbij gaan we in op de vragen die zijn gesteld tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst van 7 september 2017.

We schetsen u in deze brief de raakvlakken van de Uithoflijn in het stationsgebied en de recente ontwikkelingen die, naast de voortgang op de rest van het tracé, hebben geleid tot de constatering dat in exploitatie gaan op 8 juli 2018 niet meer reëel is.

De Uithoflijn in het stationsgebied: wat ging er aan vooraf

In de oorspronkelijke plannen van het stationsgebied was er geen sprake van een tramverbinding naar De Uithof. In het Masterplan Stationsgebied (vastgesteld door de gemeenteraad op 11 december 2003) is de eindhalte voor de SUNIJ-lijn bedacht aan de Jaarbeurszijde.

Nadat allerlei varianten voor een mogelijke tram naar De Uithof zijn onderzocht, wordt pas in juni 2011 het huidige tracé aan de Centrumzijde van het stationsgebied vastgesteld door de gemeenteraad en het AB van Bestuur Regio Utrecht (BRU). Aangezien de vastgoedontwikkeling voor dit deel van het stationsgebied toen al op stoom was en de inpassing een aantal (deels financiële) gevolgen had, zijn tussen BRU en gemeente afspraken vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst (december 2014). Afsproken is dat de gevolgkosten van de inpassing als een lump sum bijdrage aan de gemeente worden vergoed. De gemeente zorgt voor het functioneel maken van het tracé en BRU neemt de aanleg van tramspoor en haltes mee in de aanbesteding van de traminfrastructuur. Partijen spreken af dat ze, voor zover dat binnen hun mogelijkheden ligt, beheersmaatregelen nemen om de ambitieuze planning van de realisatie Uithoflijn mogelijk te maken. Inmiddels heeft de provincie de positie van voormalig BRU in de Uithoflijn overeenkomsten overgenomen.

Complexe fasering rondom het Stationsplein

Werkzaamheden voor de aanleg van de Uithoflijn in het stationsgebied vinden hoofdzakelijk plaats aan de Oostzijde van de OV-Terminal. Hier worden naast sporen ook tram- en bushaltes gebouwd, voorzien van de benodigde verbindingen met de OV-terminal. Op een zeer beperkte ruimte zijn verschillende opdrachtgevers bezig met de uitvoering van diverse projecten. Deze opdrachtgevers zijn zowel publieke als private partijen, waaronder de gemeente Utrecht, provincie Utrecht, ProRail, Klépierre en ABC. Doordat de projecten en dus ook werkterreinen en aanvoerroutes zich zowel naast, onder, boven, als door elkaar heen bevinden, hebben de projecten onderling een grote afhankelijkheid. De aanleg van de Uithoflijn is ook binnen het stationsgebied een prioritaire opgave, maar door de samenhang mede afhankelijk van de bouwvolgorde van diverse partijen en van maatregelen om het tracé functioneel te maken.

“Wat was de directe aanleiding en wanneer was dat bij u bekend?”

Eind 2016 hebben wij geconstateerd dat de planning van de Uithoflijn onder zo grote druk staat, dat bestuurlijk ingrijpen noodzakelijk is. In onze brief van 14 december 2016 hebben wij u geïnformeerd over maatregelen en wijzigingen in de organisatie om sturing en planning beter op orde te krijgen. Met de aannemer hebben we afspraken gemaakt voor betere samenwerking en een aantal maatregelen om de traminfrastructuur tijdig te kunnen opleveren.

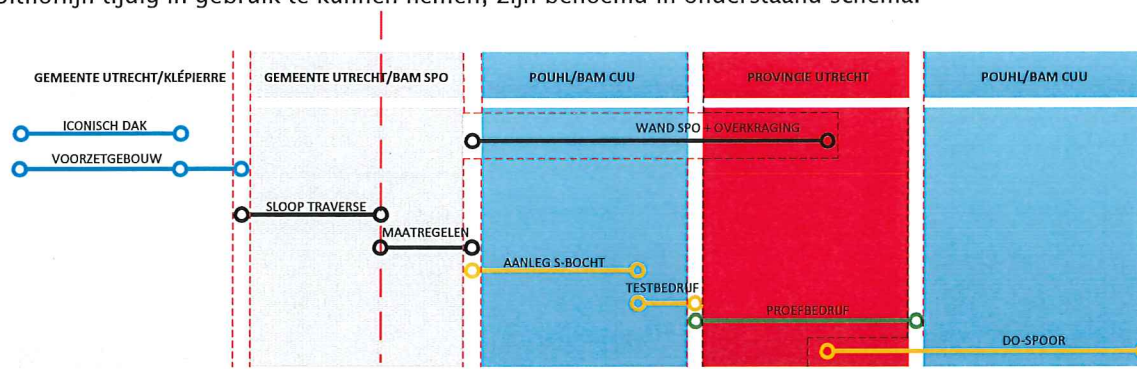
Tijdens een bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied op 31 mei 2017 is geconstateerd dat de maatregelen op het grootste deel van het tracé effect opleveren én dat het halen van de planning voor de Uithoflijn in het stationsgebied nog grote risico's kent. Er is nadrukkelijk bevestigd dat de tijdige aanleg van de traminfrastructuur binnen het stationsgebied prioriteit heeft.

Hierover hebben wij u per brief geïnformeerd op 14 juni 2017. In deze brief is aangegeven dat vooralsnog wordt vastgehouden aan start van de exploitatie op 8 juli 2018. Daarbij wordt als beheersmaatregel de realisatie van een tijdelijk tramspoor onderzocht, hetgeen op dat moment nog haalbaar leek. Gezien de aanwezige risico's werd besloten om ook een terugvaloptie te onderzoeken. Er wordt een Taskforce ingesteld om in een gezamenlijke afstemming met betrokken partijen (opdrachtgevers en de aannemer) en onder extern voorzitterschap de complexiteit beheersbaar te houden.

De 'dominostenen'

Zoals in de raadsinformatiebijeenkomst op 7 september 2017 is aangegeven, is er niet één directe aanleiding waardoor de startdatum voor exploitatie niet meer reëel is. Er zijn meerdere vastgoedontwikkelingen en randvoorwaarden die elkaar beïnvloeden. In het stationsgebied worden raakvlakken en faseringen in de vorm van een indicatieve planning inzichtelijk gemaakt en afgestemd met de ontwikkelaars. Aannemers baseren hierop hun uitvoeringsplanningen, die vaak ook weer tot nieuwe inzichten en bijstelling van de indicatieve planning leiden, onder andere doordat de werkzaamheden uitgevoerd moeten worden in een gebied dat intensief in gebruik is. Bij dit soort complexe projecten werken we in de planning steeds van grof naar fijn. Hoe concreter de uitvoering wordt, hoe harder onze uitspraken kunnen zijn over de data.

De hoofdactiviteiten met de verantwoordelijke partijen van de in mei gehanteerde planning om de Uithoflijn tijdig in gebruik te kunnen nemen, zijn benoemd in onderstaand schema.



(POUHL = Projectorganisatie Uithoflijn van provincie en gemeente Utrecht, SPO = Stationsplein Oost, CUU = Combinatie Uithoflijn Utrecht)

Om te kunnen starten met de aanleg van de S-bocht (tijdelijk spoor) dienden de volgende condities te zijn vervuld:

- Het iconisch bollendak van het Stationsplein en het voorzetgebouw dient gereed te zijn, zodat de loopstromen voor de verbinding tussen de OV Terminal en Hoog Catharijne kunnen worden omgelegd.
- Het omleggen van de loopstromen is randvoorwaarde om de traverse te kunnen verwijderen.
- Na het verwijderen van de traverse kan de S-bocht gerealiseerd worden.

Na afronding van het testbedrijf wordt het project door de gezamenlijke Projectorganisatie Uithoflijn overgedragen aan de provincie voor het proefbedrijf.

Voortschrijdende inzichten na de zomer

In een bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied op 25 augustus 2017 zijn de volgende aanvullende inzichten gepresenteerd ten opzichte van de planningsinformatie ten tijde van 31 mei 2017:

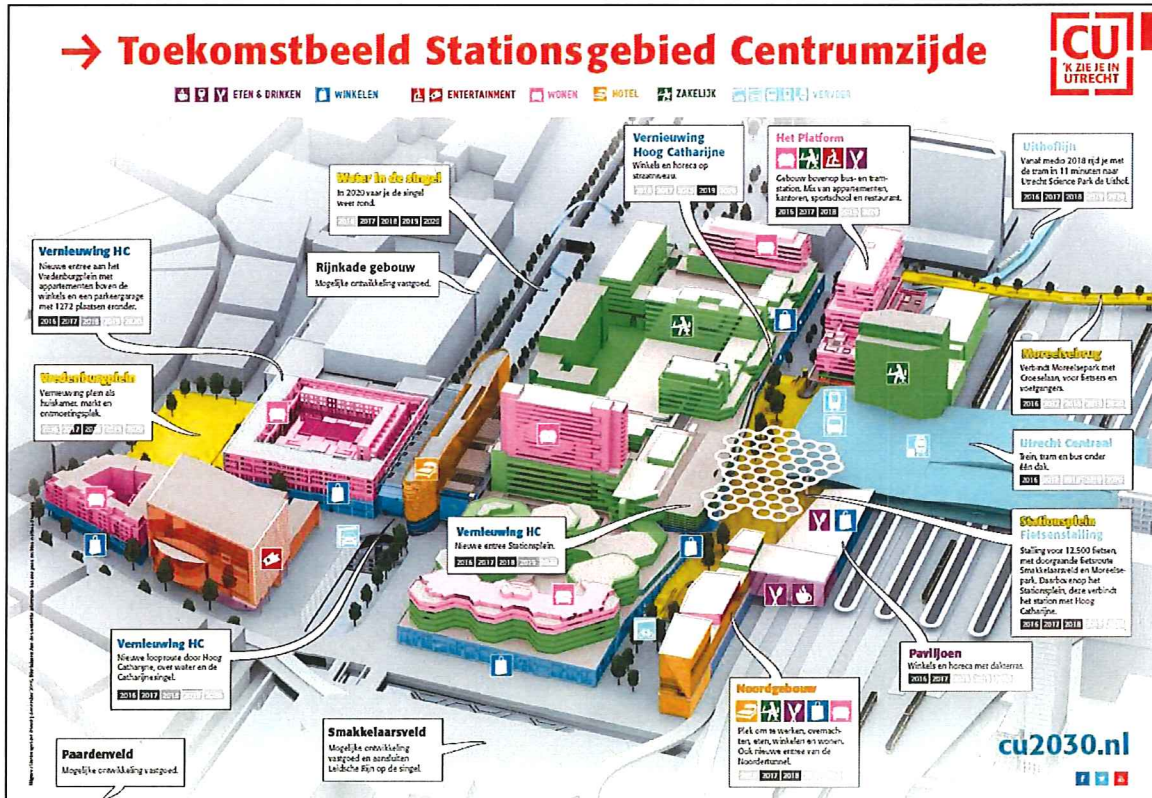
- Aangepaste fasering in verband met de benodigde conditionering van de ondergrond onder Utrecht Centraal is nodig, om tot een stabiele bodem onder het tracé te komen. Verschillende technische oplossingen worden onderzocht, maar naar het zich nu laat aanzien is een zettingsvrije ondergrond alleen te realiseren door een onderheide spoorplaat over de uitstekende delen van de fundering van de OV terminal te maken. Deze complexe oplossing (heipalen aanbrengen onder de vloer van de OV terminal) moet vervolgens worden uitgewerkt in een uitvoeringsontwerp waarna de aannemer aan de slag kan. Ook de realisatie van de geïntegreerde tafelconstructie voor het Zuidgebouw, waaronder het tramstation moet komen, duurt langer in verband met de –onvoorziene– noodzaak om ook hier de ondergrond te stabiliseren. Zowel de bouw van de geïntegreerde tafelconstructie als de traminfrastructuur zijn hierdoor zo'n 7 weken vertraagd.
- Een aantal activiteiten die volgen op de sloop van de traverse duren bij nadere detaillering langer. Het uitvoeringsontwerp en de engineering van de tramsporen en het tram-busstation moeten worden aangepast aan de gewijzigde omstandigheden ter plaatse. Met name de gewijzigde ondergrond (zie voorgaande punt) leidt ertoe dat het uitvoeringsontwerp moet worden aangepast, dit leidt tot een nieuwe planning, die moet worden afgestemd met omliggende projecten en te faciliteren functies als de expeditie ten behoeve van de OV terminal Utrecht Centraal.
- Test en proefbedrijf verder inkorten, om tot een sluitende planning te komen, is niet verantwoord.
- De uitvoeringsplanning voor de Uithoflijn, rekening houdend met risico's, komt hierdoor niet meer tot een sluitende fasering die tijdige realisatie en robuuste ingebruikname mogelijk maakt.

In het bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied op 25 augustus 2017 is geconstateerd dat het vasthouden aan een start exploitatie op 8 juli 2018 niet langer reëel is. U bent hierover, gelijktijdig met de leden van Provinciale Staten, per brief geïnformeerd op 1 september 2017.

“Welke private en publieke ontwikkelaars raken aan de Uithoflijn in dit gebied?”

Belangrijke ontwikkelingen met raakvlakken aan de bouw van de Uithoflijn in het stationsgebied Utrecht zijn:

- Stationsplein (gemeente Utrecht)
- Fietsenstalling Stationsplein (gemeente Utrecht, ProRail, NS)
- Noordgebouw (Dura Vermeer)
- Het Platform (Zuidgebouw) (ABC)
- Voorzetgebouw (Klépierre)
- OV Terminal Utrecht Centraal (ProRail)



Stationsplein (gemeente Utrecht)

Hét verbindend element voor de vastgoedontwikkeling en infrastructuur aan centrumzijde van de OV terminal wordt het nieuwe Stationsplein met iconisch dak. Dit wordt een hoogwaardig plein, bovenop de grote fietsenstalling met uitkragingen boven de haltes van bus en tram. Dit plein verbindt de stationshal, Hoog Catharijne via de nieuwe entree, de fietsenstalling, de interwijkverbinding en het openbaar gebied. Het vormt daarmee een cruciale schakel in de looproutes en daarmee het functioneren van het gebied. De bouw van de overkraging en het beschikbaar komen van de looproutes zijn mede bepalend voor de planning van de Uithoflijn.

Fietsenstalling Stationsplein (gemeente Utrecht, ProRail, NS)

Het gereed zijn van de wand van het tweede deel van de fietsenstalling is een randvoorwaarde voor de realisatie van het oostelijk tramspoor. Om op deze locatie de afhankelijkheid te verminderen is de S-bocht als beheersmaatregel nader onderzocht (zie stand van zaken 31 mei 2017). Ook de afbouw van de fietsenstalling fase 2 is mede afhankelijk van het verleggen van de loopstromen en het verwijderen van de traverse (= domino-effect). Om de bouw van de wand van de fietsenstalling minder kritisch te maken, is al gestart met de bouw van de fietsenstalling zowel onder de huidige traverse, als op het zuidelijk deel van de stalling. Daarmee wordt de bouw van het tweede deel van de fietsenstalling aanzienlijk versneld. Dit is ook van belang voor de realisatie van de Uithoflijn, de aansluiting op Het Platform, de start van de 2^e fase van het Voorzetgebouw en de afronding van de openbare ruimte aan de zuidzijde van de stalling.

Noordgebouw (Dura Vermeer)

Tijdens de contractering van het Noordgebouw is als randvoorwaarde meegegeven dat de realisatie en de exploitatie van de Uithoflijn door de vastgoedontwikkeling niet mag worden beperkt of vertraagd. De indicatieve planning van het stationsgebied voorziet in een fasering van werkzaamheden waarbij voor de vastgoedontwikkelingen beschikbare ruimte wordt geboden om de ontwikkeling te realiseren. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan de realisatie van de traminfrastructuur. Dit is in de Bilaterale Ontwikkelovereenkomst en de uitgifteovereenkomst met Dura Vermeer vastgelegd.

Het Platform (Zuidgebouw) (ABC)

Boven de tramhalte Utrecht Centraal Centrumzijde wordt Het Platform/Zuidgebouw gerealiseerd. Als beheersmaatregel om realisatie van gebouw en tramhalte minder afhankelijk van elkaar te maken, wordt momenteel de eerste fase van dit gebouw als een tafelconstructie gerealiseerd (zgn. "GIT", Geïntegreerde Tafelconstructie). De fundering van deze constructie ligt letterlijk recht onder het te realiseren tramstation. Om ongewenste zettingen van de traminfrastructuur te voorkomen en een stabiel gebouw te realiseren, moest de ondergrond ter plaatse van de traminfrastructuur gestabiliseerd worden.

Voorzetgebouw (Klépierre)

De huidige 24h-verbinding tussen de stationshal Utrecht Centraal en Hoog Catharijne is een traverse die boven de Uithoflijn en fietsenstalling loopt. Een aantal kolommen van de traverse staat in het tracé van het tramspoor en moeten dan ook weg zijn voordat de definitieve traminfrastructuur op die locatie gerealiseerd kan worden.

Pas als het iconisch dak boven het nieuwe Stationsplein en het 'voorzetgebouw' gereed zijn, kan de looproute tussen de stationshal en Hoog Catharijne verlegd worden en kan de traverse (inclusief kolommen) verwijderd worden.

OV Terminal Utrecht Centraal (ProRail)

Begin dit jaar is het Uitvoeringsontwerp van de traminfrastructuur in het stationsgebied gemaakt. Hierbij kwam naar voren dat de fundering onder Utrecht Centraal groter is uitgevoerd dan was voorzien in het Definitief ontwerp uit 2013. Dit vraagt een aanpassing aan de fundering van de traminfrastructuur in verband met de benodigde stabiliteit. Het uitwerken hiervan, zowel technisch als financieel, vraagt tijd. Ook de realisatie zal een uitdaging worden, want de heipalen moeten worden aangebracht onder de vloer van de OV-terminal waar de ruimte beperkt is. Samen met de inpassing van de expeditie van de Utrecht Centraal geeft dit tevens een wijziging in de fasering van de realisatie van de traminfrastructuur.

Tenslotte

In het stationsgebied wordt in hoog tempo gewerkt aan het realiseren van een ambitieus en geheel nieuw stationsplein, met een combinatie van hoogwaardige en belangrijke voorzieningen dicht op elkaar. Dit vordert gestaag en spectaculair, maar het is door de complexiteit en door de hoge kwalitatieve ambities onontkoombaar dat er projecten later worden opgeleverd dan oorspronkelijk gepland, onder meer als gevolg van onderlinge verwevenheid.

In de raadsbrief van 1 september jl. hebben we aangegeven dat we er hard aan werken om snel inzage te kunnen geven in de consequenties van het loslaten van de startdatum voor de exploitatie, ook financieel. Het kost enige tijd en de nodige afstemming tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers om dit zorgvuldig, volledig en correct in beeld te brengen en u hierover te informeren en waar nodig besluiten voor te leggen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

[REDACTED]

Van: Greeven, Jan
Verzonden: donderdag 28 september 2017 16:26
Aan: 'Bredt, Pauline'
CC: 'Jonkers, Dick'; Brugts, Rob
Onderwerp: FW: Raadsbrief Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied
Bijlagen: Raadsbrief Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied.pdf

Beste Pauline,

Zojuist is de bijgaande brief verzonden aan onze raadsleden en openbaar toegankelijk gemaakt via onderstaande link.

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 [REDACTED]
E-mail j.greeven@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl/PMB
Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Stafbureau Gemeentesecretaris
Verzonden: donderdag 28 september 2017 16:18
Aan: IBCS Verzendlijst raadsstukken
CC: Greeven, Jan; [REDACTED] Groen, René
Onderwerp: Raadsbrief Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied

Geachte dames en heren,

Graag informeren we u dat zojuist een brief aan de gemeenteraad over Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied op [internet](#) en in iBabs is gepubliceerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Gemeente Utrecht

Bestuurs- en Concernstaf
Stafbureau Gemeentesecretaris

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Bezoekadres Stadsplateau 1, 20e verdieping

Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]
Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag (even weken), dinsdag, woensdag (oneven weken), donderdag, vrijdag



Agenda Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn
 Datum: 6 september 2017
 Tijd: 15.00-16.30 uur
 Plaats: Laan van Maarschalkerweerd, grote vergaderzaal
 Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen [REDACTED], Dick Jonkers, Bert Coenen, Simon Roozen, [REDACTED], Jan Greeven, [REDACTED] (secretaris, verslag)
 Afwezig: -



1. **Opening en mededelingen** 15.00-15.05

- Berichtgeving n.a.v. uitstel start exploitatie Uithoflijn

2. **Verslagen** 15.05-15.15

2a. Concept-verslag Directieraad 6 juli 2017 (bijlage 1)
 Ter vaststelling

2b. Concept-verslag Directieraad 16 augustus 2017 (bijlage 2)
 Ter vaststelling

2c. Concept-verslag Bestuurlijk overleg 25 augustus 2017 (bijlage 3)
 Ter kennisgeving.

N.B.: verslag nog niet eerder gedeeld. Redactionele opmerkingen graag per mail naar [REDACTED].

2d. Concept-verslag Stuurgroep 25 augustus 2017 (bijlage 4)
 Ter kennisgeving

3. **Vorbereiding bestuurlijke herijking start exploitatie** 15.15-15.45 *(Bert Coenen)*

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Uithoflijn/Stationsgebied van 25 augustus is ingestemd met het voorstel om te komen tot een nieuwe startdatum voor (deel) exploitatie van de Uithoflijn. De in de bestuurlijke notitie omschreven acties die noodzakelijk om te komen tot een nieuwe startdatum zijn nadien aangescherpt en verder uitgewerkt. Tijdens de Directieraad wordt toegelicht welke documenten resulteren uit deze acties, wie verantwoordelijk is voor een actie, welke team er voor zorg draagt dat een product tot stand komt, wat de escalatie lijn is en wat de benodigde doorlooptijden zijn. Dit laatste zal worden afgezet tegen de reeds geplande overleggen (Directieraad, Stuurgroep, Bestuurlijk Overleg Uithoflijn/Stationsgebied). De presentatie zal bestaan uit een drietal sheets. Deze zijn vooraf besproken in werkgroep VEB en met leden Projectraad.

Voorstel aan Directieraad Uithoflijn:

1. Instemmen met de aanpak om te komen tot een voorstel voor (deel) exploitatie van de Uithoflijn;
2. De data van de geplande overleggen (Directieraad e.d.) bespreken.

4. **Projectinhoudelijk** 15.45-16.05

4a. Stand van zaken GIT en bovenbouw (Het Platform) i.r.t. planning Uithoflijn
(Bert Coenen, Simon Roozen)

Mondelinge update.

In de preSIT2-testen worden voor het eerst tramvoertuigen gebruikt voor testen. De oorspronkelijke planning was dat een tramvoertuig vrijdag 25 augustus 2017 op transport zou worden gezet naar De Uithof, waarna de testen in de periode 26 augustus tot medio september 2017 zouden plaatsvinden. In die periode zou CAF nog eigenaar zijn van de trams omdat ze nog niet zijn geaccepteerd. Door de acceptatie worden de trams in eigendom van CAF naar de provincie overgedragen. Deze testen zijn in ieder geval met 4 weken verschoven op verzoek van BAM.

De acceptatie van de eerste vijf tramvoertuigen staat gepland op 1 oktober 2016. De kans is aanwezig dat die datum gaat vallen in de periode van de preSIT2-testen. Dan zou tijdens de testen de tram die voor de testen wordt gebruikt van eigenaar wisselen. Dit is ongewenst. Als tijdens de testen schade aan de tram zou ontstaan zou het onduidelijk kunnen zijn wie eigenaar was bij het ontstaan van de schade. Ook zouden twee verschillende partijen (provincie en CAF) de trams voor de periode van de testen de trams moeten verzekeren. Om dat risico uit te sluiten wordt voorgesteld om in ieder geval de eerste tram te accepteren voordat de testen (inclusief het transport) beginnen. In de BRU-periode was vastgelegd dat de eerste tram door een DB-besluit zou worden geaccepteerd en de overige in ambtelijk mandaat. Dit is bij de transitie overgenomen door vast te leggen dat die acceptatie door een GS-besluit wordt vastgelegd en de overige in ambtelijk mandaat. Nu de eerste tram op korte termijn moet worden geaccepteerd vanwege de testen, wordt voorgesteld om ook de eerste tram in ambtelijk mandaat te accepteren.

Aan nagenoeg alle vereisten voor de acceptatie van het eerste tramvoertuig is inmiddels voldaan. Leverancier CAF heeft het eerste tramvoertuig geproduceerd en getest volgens de eisen gesteld in de Koopovereenkomst, de Independent Safety Assessor heeft een positief advies afgegeven inzake de Safety Case, de Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een positief advies afgegeven inzake de typetoelating en de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht heeft een vergunning verleend voor Typetoelating van het tramvoertuig. CAF heeft aan één voorwaarde nog niet voldaan: het afwerken van de open punten lijst uit Zaragoza. Als ze dit niet doen in september blijft tram eigendom van CAF en gaat de tram onder dezelfde voorwaarden naar UHL als oorspronkelijk gepland. De verwachting is echter dat CAF de punten tijdig zal oplossen.

Voor de acceptatie van het eerste tramvoertuig worden de volgende besluiten voorgesteld: vaststelling door de Directieraad van de modellen van de acceptatieprotocollen (voor het eerste tramvoertuig en de daarop volgende tramvoertuigen) en vaststelling van het positieve advies door de stuurgroep aan de Algemeen directeur om het eerste tramvoertuig te accepteren. Dit is in de gezamenlijke werkgroep van POUHL en OV Assetmanagement geaccepteerd. Daarnaast dient de wijziging van de acceptatieprocedure door de Stuurgroep (acceptatie eerste tram ook in ambtelijk mandaat) te worden vastgesteld.

Voorgesteld besluit Directieraad Uithoflijn:

1. Vaststelling van modellen voor Acceptatieprotocollen van het Eerste Tramvoertuig en serie Tramvoertuigen, onder voorbehoud van akkoord Safety Management OV-A, in verband met vakantie;
2. Aan de Stuurgroep voorstellen de wijziging van de acceptatieprocedure waarbij de Acceptatie van alle Tramvoertuigen is gemandateerd aan de Algemeen directeur;
3. Aan de Stuurgroep voorstellen om een positief advies uit te brengen aan de Algemeen directeur voor de acceptatie van het eerste tramvoertuig.

Het onderwerp is besproken in de werkgroep Materieel.

Bijgevoegd zijn de Hoofdlijnen Robuustheidsdocument Uithoflijn, Capaciteitsplan Nazorg Uithoflijn en Calamiteitenplan. Strikt genomen is het niet aan de Directieraad om een besluit te nemen over de uitgangspunten t.a.v. Robuustheidsplan en Calamiteitenplan; deze plannen hebben namelijk betrekking op de exploitatie waarvoor de provincie verantwoordelijk is en maken geen onderdeel uit van de scope Uithoflijn. Wel is het wenselijk dat de gemeente deze uitgangspunten onderschrijft.

Over enkele onderdelen wordt een expliciet besluit gevraagd.

Voorgesteld besluit:

1. Instemmen met bijgevoegde hoofdlijnen Robuustheidsdocument Uithoflijn en verdere uitwerking hiervan in de tweede helft van 2017;
2. Instemmen met uitgangspunt van regelmaatsturing conform Robuustheidsplan;
3. Instemmen met capaciteitsplan nazorg Uithoflijn: het aanhouden en onderhouden van 11 gelede busvoertuigen en het opleiden van indirect personeel tot buschauffeur dat in geval van een calamiteit bussen kan rijden voor een periode van minimaal 6 maanden na opheffen lijn 12. De vaste kosten voor de reservevloot voor 6 maanden na opheffen lijn 12 wordt gefinancierd uit budget Uithoflijn: VEB - Out of Pocket kosten Test- en Proefbedrijf. De variabele kosten worden eveneens gedekt uit budget Uithoflijn: VEB - Risico's. De risico die hiermee verband houden worden gedragen door POUHL. Het zorgdragen voor het opleiden van indirect personeel valt onder het voorbereiding Exploitatie project van OVE, onder opleidingskosten;
4. Instemmen met reactietijden vervangend vervoer specifiek voor UHL: Om vervangend vervoer snel operabel te hebben, is het van belang dat de keuze om dit vervoer in te zetten zo snel mogelijk gemaakt wordt. Daarom, indien zich een calamiteit voordoet waarvan niet verwacht mag worden dat het vervoer binnen 30 minuten weer opgestart is, wordt vervangend vervoer opgezet. De keuze hiervoor heeft dus plaats zo spoedig mogelijk na de start van de storing. Dit betekent dat voor de Uithoflijn deze expliciete afspraak wordt vastgelegd met de vervoerder, anders geldt de algemene formele regel die nu geldt voor de SUNIJ lijn welke uitgaat van opzetten van vervangend vervoer na 60 minuten. Na 19:00 uur wordt er geen vervangend vervoer ingezet, maar wordt verwezen naar het reguliere vervoer via lijn 28. Deze biedt op dat moment voldoende capaciteit.

Bijgevoegde stukken zijn behandeld in de Werkgroep VEB en beoordeeld door de Adviesraad Tram.

5. Projectbeheersing, projectsturing **16.05-16.15**

5a. Projectplan versie 4.0 (2017-2018)
(Bert Coenen)

(bijlage 13)

Het projectplan dient als document tussen de ambtelijke opdrachtgever en de projectdirecteur Uithoflijn in zijn rol als opdrachtnemer. Het biedt binnen de projectopdracht aan de projectorganisatie, de kaders van handelen en de wijze van projectsturing en -beheersing. Vanwege het dynamische karakter van het project wordt het projectplan bij elke faseovergang geëvalueerd en geactualiseerd naar de stand van zaken van dat moment.

Voorgesteld besluit Directieraad Uithoflijn:

- Projectplan versie 4.0 vaststellen en ondertekenen.

Het projectplan is afgestemd met de provincie via Dick Jonkers.

5b. Kwartaalrapportage 2017-Q2
(Bert Coenen)

(bijlage 14)

De Kwartaalrapportage 2017-Q2 omvat de periode 1 april-30 juni.

Voorgesteld besluit Directieraad Uithoflijn:

- De Kwartaalrapportage 2017-Q2 vaststellen

De kwartaalrapportage is afgestemd met de provincie via Dick Jonkers.

N.B.: de Halfjaarrapportage 2017-H1 is in concept gereed. Voorgesteld wordt om deze aan te houden en deze aan te bieden samen met een volgende voortgangsbrief aan raad en Staten. Komende weken zal de rapportage nog met de opdrachtgevers worden afgestemd.

6. Inventariseren agendapunten DO Uithofpartners 11 september **16.15-16.20**

7. Rondvraag en Sluiting **16.20-16.30**





Verslag Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad UHL
Datum: 6 juli 2017
Tijd: 09.30-12.00 uur
Plaats: Laan van Maarschalkerweerd 2a
Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Dick Jonkers, Bert Coenen, Simon Roozen, [REDACTED], Jan Greeven, [REDACTED] (secretaris, verslag)
Afwezig: [REDACTED]



1. Opening en mededelingen

-

2. Verslagen

2a. Concept-verslag directieraad Uithoflijn van 6 juni 2017

De Directieraad stelt het verslag van de Directieraad Uithoflijn van 6 juni 2017 ongewijzigd vast.

2b. Concept-verslag bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied van 26 juni 2017

Afgesproken wordt dat Simon Roozen bij [REDACTED] nog een verduidelijkende zin aanlevert voor de alinea over de sloop van de traverse. Daarna kan het verslag worden geagendeerd voor het bestuurlijk overleg.

3. Inhoudelijk

3a. VTW Menggranulaat halte UCC

Rob Brugts geeft aan het memo over de juridische risico's ontoereikend te vinden. Het memo is uitsluitend geschreven vanuit de directe lijn en niet vanuit de indirecte- en vervolgschade-positie. Ook wordt in de notitie slordig en incorrect omgesprongen met de term 'provincie'. Wat overkomt ons op termijn en wat gaat de gebruiker van het gebouw vinden en in onze richting doen?

Bert Coenen geeft aan dat er geen juridische relatie is tussen de provincie en Het Platform.

Rob Brugts wil zeker gesteld hebben dat de provincie niet anders dan via het project Uithoflijn kan worden betrokken bij risico's op de langere termijn. De geagendeerde notitie geeft daar niet voldoende zekerheid in.

[REDACTED] stelt voor om de risico's te splitsen in 1) risico's tot einde project en 2) risico's na ingebruikname. De vraag rond risico's na ingebruikname zou volgens hem buiten de projectorganisatie moeten worden neergelegd.

Rob Brugts stelt voor om aan het besluit toe te voegen dat de provincie geen kosten noch enige vorm van betrokkenheid accepteert bij onderdelen van 'het werk', waaruit enige vorm van aansprakelijkheid zou kunnen voortvloeien, onder andere voor vervolgcosten, zonder expliciet akkoord van de Stuurgroep. Onder 'het werk' moet dan worden verstaan: alle werkzaamheden in het Stationsgebied, anders dan rechtstreeks uit de aan BAM-CUU gegunde werkzaamheden in het kader van de aanleg van de Uithoflijn.

Aldus wordt besloten.

Rob Brugts geeft aan niet tevreden te zijn met het kostenplaatje. Onderaannemer Roseboom rekent opstartkosten en vervolgens rekent BAM weer extra opslagen.

Bert Coenen geeft aan dat deze discussie vaak met BAM gevoerd wordt, ook als ze met onderaannemers werken. De discussie is vaak gevoerd en ook verloren.

Rob Brugts geeft aan het wel de moeite waard te vinden dit met de directie van BAM te bespreken. Afgesproken wordt dat POUHL een aantal voorbeelden van dit soort kostenplaatjes op een rij zet, waarna Rob Brugts en René Groen de discussie aangaan met de directie van BAM.

Besluit Directieraad Uithoflijn:



- Instemmen met de investering van +/- € [REDACTED] (bestaande uit +/- € [REDACTED] - bestekswerk en +/- € [REDACTED] aanvullende grondkosten) voor het realiseren van het menggranulaat op de locatie van de toekomstige halte UCC.
- POUHL opdracht geven om een voorstel te doen voor een nadere afspraak over de verdeling van de kosten. Voordat het voorstel aan de DR wordt aangeboden, dient het voorstel voor kostenverdeling met provincie en gemeente besproken te worden. Voorlopig vallen de kosten onder project onvoorzien.
- POUHL opdracht geven om de risico's in beeld te brengen, met inachtnaam van de opmerkingen in de Directieraad.
- De Provincie Utrecht accepteert geen kosten noch enige vorm van betrokkenheid bij onderdelen van 'het werk', waaruit enige vorm van aansprakelijkheid zou kunnen voortvloeien, onder andere voor vervolgcosten, zonder expliciet akkoord van de Stuurgroep Uithoflijn. Het ontbreekt de provincie aan elke grondslag om zich als opdrachtgevende partij te manifesteren in het Stationsgebied. Daarom dient onder 'het werk' te worden begrepen: alle werkzaamheden in het Stationsgebied, anders dan rechtstreeks uit de aan BAM-CUU gegunde werkzaamheden in het kader van de aanleg van de Uithoflijn.

Dick Jonkers herhaalt zijn verzoek om bij dit type stukken duidelijk aan te geven in welke werkgroepen het is behandeld. Dat voorkomt interne discussies.

Rob Brugts vraagt om dit waar mogelijk voortaan aan te geven.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

- Waar mogelijk in stukken voor de Directieraad aangegeven in welke werkgroep(en) een agendapunt is behandeld.

3b. AHOB Koningsweg

Bert Coenen geeft aan dat momenteel aan de AHOB wordt gewerkt, maar er een groot risico is voor wat betreft acceptatie.

Dick Jonkers geeft aan, verwijzend naar de nazending, dat een externe audit wordt gedaan. Daarvan worden volgende week (week van 10 juli) de conclusies verwacht. Acceptatie door ILT lijkt een groot risico. Parallel worden drie alternatieve oplossingen uitgewerkt. In het overleg Directieleveringen van 19 juli moet hier helderheid over zijn.

4. Kostenverdeling

Jan Greeven geeft aan dat hij in afstemming met Dick Jonkers een memo over casussen heeft opgesteld. Over de casussen zelf bestaat geen meningsverschil, wel over de interpretatie en de kostentoedeling. Jan heeft juristen van de gemeente gevraagd om de bestuursovereenkomst ernaast te leggen, wat heeft geleid tot een memo met de visie van GU over de bestuursovereenkomst en een memo over de toepassing van artikelen 6.6 en 6.7.

Rob Brugts geeft aan dat de provincie momenteel acteert op basis van niet goedgekeurde budgetten. Er is dus spoedig helderheid nodig over deze kwestie.

René Groen deelt dat die druk er is en is geschrokken van de verschillen van inzicht. Er is een beter beoordelingskader nodig: een referentiekader over hoe de overeenkomsten bedoeld waren. Daarna kun je kijken waardoor verschillen van inzicht ontstaan. Op die manier houd je juridische zaken, interpretaties en 'fairheid' gescheiden.

Jan Greeven stelt voor dat de gemeente een voorstel doet met betrekking tot de 9 casussen en dat de provincie daar dan op reageert. Dan kunnen we het over de verschillen hebben.

Dick Jonkers merkt op dat de lijst met casussen niet limitatief is en dat er nog meer casussen te bedenken zijn. Deze lijst is echter wel geschikt om een richtlijn op te stellen.

Afgesproken wordt dat Jan Greeven een voorstel maakt voor de kostenverdeling in de 9 casussen, in de vorm van een tabel. Dick Jonkers reageert daar dan op in de week van 10 juli.

Afgesproken wordt ook dat Dick Jonkers nog reageert op de twee memo's met de interpretatie van de bestuursovereenkomst en de uitvoeringsovereenkomst, omdat deze de interpretatie van GU is en nog niet met de provincie waren gedeeld.

Over twee weken komt de Directieraad nog een keer apart bijeen voor dit onderwerp (inmiddels gepland op 17 juli).

Rob Brugts roept op om de juristen niet teveel centraal te stellen in dit proces, maar ze alleen te laten helpen waar het noodzakelijk is.

Rob Brugts vraagt om een lijst met indicatieve bedragen bij de casussen toe te voegen. De casussen hoeven niet volledig gekwantificeerd te zijn, maar er moet wel een idee zijn van ordegrrootte.

Bert Coenen merkt nog op dat niet alle kosten in het Stationsgebied ten behoeve van de Uithoflijn automatisch onder de bestuursovereenkomst vallen. Gemeente en provincie zitten in meerdere hoedanigheden in dit onderwerp.

5. Aangepaste planning op hoofdlijnen

Dick Jonkers is geen voorstander van het publiceren van de planning in deze vorm, omdat er extern onderzoek loopt door POUHL naar de benodigde tijd voor het proefbedrijf (Attica).

Afgesproken wordt dat in deze planning test- en proefbedrijf niet wordt opgesplitst in SABUTO en Stationsgebied en dat geen onderscheid wordt weergegeven tussen testbedrijf en proefbedrijf. Verder wordt de peildatum gezet op 30 juni 2017 (datum raad/Statenbrief).

Besluit Directieraad Uithoflijn:

- Instemmen met de hoofdlijnenplanning (versie 8-6-2017) en deze met inbegrip van de besproken aanpassingen publiceren op de website.

6. Adviesraad Tram

Rob Brugts geeft aan dat de aanwezigheid vanuit de organisaties beperkt moet blijven. Dick Jonkers is en blijft structurele deelnemer van de gehele vergadering

7. Rondvraag en sluiting

-

Actielijst

Nr.	Datum	Onderwerp	Actie	Eigenaar	Gepland / Gereed
1	06.06.17	Betaalsysteem halte UCC	Afgesproken wordt dat Dick Jonkers en Simon Roozen binnen een week in beeld brengen waar de impasse precies zit.	Dick jonkers/Simon Roozen	
2	06.06.17	Planning levering trams	Afgesproken wordt dat Dick Jonkers aat uitzoeken of de considerans voor acceptatie van de trams nog passend s.	Dick Jonkers	
3	06.07.17	VTW Menggranulaat halte UCC	Kosten en risico's in beeld brengen	Bert Coenen	

4	06.07.17	Kostenverdeling	Afstemmen over inzicht kostenverdeling 9 casussen, afstemmen memo's interpretatie BOVK en UOVK, voorbereiden sessie 17 juli	Jan Greeven/Dick Jonkers	17 juli
---	----------	-----------------	--	--------------------------------	---------



Verslag Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn
Datum: 6 september 2017
Tijd: 15.00-16.30 uur
Plaats: Laan van Maarschalkerweerd 2a
Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Dick Jonkers, Bert Coenen, Simon Roozen, [REDACTED], [REDACTED], Jan Greeven, [REDACTED], [REDACTED] (agendapunt 3), [REDACTED] (secretaris, verslag)
Afwezig: Peter Nelissen (m.k.)



1. Opening en mededelingen

Dick Jonkers geeft aan dat de externe adviseur m.b.t. de interpretatie van de BOUHL zijn werkzaamheden heeft aangevat. Dick en Bert stellen voor om in de komende Stuurgroep een tijdschema van deze werkzaamheden te presenteren. De uitspraak van de adviseur en de consequenties daarvan voor de benodigde financiën van beide opdrachtgevers, zullen gelijktijdig met de financiële consequenties van de uitgestelde start exploitatie naar de Stuurgroep moeten worden gebracht.

Rob Brugts constateert dat er veel stukken zijn voor deze Directieraad en dat er weinig tijd is voor voorbereiding als ze allemaal de vrijdag voor de vergadering ontvangen worden. Hij verzoekt om voortaan stukken die al eerder beschikbaar zijn, ook eerder toe te sturen.

Rob Brugts geeft aan dat de media-aandacht naar aanleiding van de bestuurlijke brief van 1 september beperkt was. In de Statencommissie is er kort aandacht aan besteed. Het college van GS heeft gevraagd naar een verdere verdieping, er wordt nog gekeken naar hoe dat te organiseren.

René zegt dat er op 7 september een technische raadsinformatiebijeenkomst is, waar het verhaal in geest van de bestuurlijke brief zal worden verteld.

2. Verslagen

2a. Concept-verslag directieraad Uithoflijn van 6 juli 2017

N.a.v. verslag:

Dick Jonkers: in de vergadering van 6 juli is afgesproken dat POUHL de werkwijze van BAM m.b.t. tot opslagen in beeld brengt en aankaart op directieniveau (zie onderaan p. 1). Die actie ontbreekt in de actielijst, graag toevoegen in nieuwe actielijst.

Bert Coenen vraagt naar de stand van zaken rond de AHOB Koningsweg.

Dick Jonkers geeft aan dat OV-A vragen heeft gesteld en daarop inmiddels schriftelijke antwoorden heeft ontvangen van POUHL. Vandaag en morgen vindt een audit plaats bij leverancier Pintsch Bamag. De uitkomsten van deze audit in combinatie met de antwoorden van POUHL zullen naar verwachting leiden tot een beslissing op 8 september, waarna een eventuele VTW volgt.

[REDACTED] adviseert Dick om OV-A de antwoorden van POUHL te laten bespreken met [REDACTED].

Verslag ongewijzigd vastgesteld.

2b. Concept-verslag directieraad Uithoflijn van 16 augustus 2017

N.a.v. verslag:

Dick Jonkers: onder agendapunt 2 staat dat POUHL en gemeente Utrecht aanvullende afspraken maken over OG-VTW-89.7. Ook deze graag opnemen in nieuwe actielijst.

N.a.v. agendapunt 5 OG-VTW-014.3 perronrand Vaartsche Rijn: het gesprek tussen Dick en Bert over de verdeling van de kosten heeft nog niet plaatsgevonden.

(PS: inmiddels heeft dat gesprek wel plaatsgevonden. In gezamenlijkheid is vastgesteld dat de kosten die verbonden zijn aan deze VTW gefinancierd behoren te worden uit budget Uithoflijn. Vraagstuk hoeft daarom niet te worden voorgelegd aan de externe adviseur m.b.t. de interpretatie van de BOUHL)

Verslag ongewijzigd vastgesteld.

2c. Concept-verslag bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied van 25 augustus 2017

Verslag akkoord, kan door naar bestuurlijk overleg.

2d. Concept-verslag Stuurgroep 25 augustus 2017

Verslag akkoord, kan door naar Stuurgroep.

3. Voorbereiding bestuurlijke herijking start exploitatie

██████████ (AT Osborne) presenteert een aanpak voor de komende weken.

Bert Coenen geeft aan dat er een spanningsveld is tussen snel acteren en gedegen acteren. Het voorstel is nu om in week 44 een bestuurlijk besluit te laten nemen, met week 46 als terugvaloptie.

██████████ constateert dat wordt gewerkt aan een planning met slagingskans 85%. Bij dat percentage zou hij wel aangegeven willen zien welke mitigerende maatregelen dan worden ingezet en wat de kosten daarvan zijn.

Rob Brugts merkt op dat de gepresenteerde acties BAM niet mogen ontslaan van haar contractuele verplichtingen.

Dick Jonkers vraagt of in het gepresenteerde dossier 7 (update kostenraming) alle kosten worden inbegrepen, dus bijvoorbeeld ook de kosten van een latere busterugklap, en of het klopt dat er nog geen uitspraak wordt gedaan over wie die kosten moet betalen.

██████████ antwoordt dat beiden kloppen. Alle kosten zijn inbegrepen en de kosten worden in beeld gebracht zonder uitspraak over welke partij de kosten draagt.

Rob Brugts roept op om bestuurders goed voor ogen te houden dat er altijd een mate van onzekerheid in de planning zal blijven.

Bert Coenen geeft aan dat de gepresenteerde werkzaamheden van de komende weken niet de gebruikelijke koninklijke weg zullen lopen (via werkgroepen) in verband met de vanzelfsprekende tijdsdruk.

Rob Brugts ziet dit ook zo. Dit is een directieopdracht, waarbij de deelnemers aan de Directieraad zelf verantwoordelijk zijn voor afstemming met hun achterban.

m.b.t. planning komende weken:

De Directieraad vindt dat het bestuurlijk overleg Uithoflijn-Stationsgebied van 13 september kan vervallen, maar dat een bestuurlijk overleg Uithoflijn-Stationsgebied in week 39 wel nuttig is als voorbereiding op de besluitvorming. ██████████ zal dat plannen.

Dick Jonkers roept op om de informatie naar de beide colleges t.a.v. financiële consequenties van de vertraging gelijk te laten lopen met besluitvorming n.a.v. de interpretatie van de BOUHL.

Rob Brugts vindt dat van belang voor behandeling in beide colleges, maar voor de bestuurlijke overleggen rond de Uithoflijn moet de discussie over de interpretatie van de BOUHL geen vertraging opleveren.

m.b.t. instellen projectraad proefbedrijf:

Dick Jonkers doet de suggestie om ook iemand van de gemeente te betrekken. René Groen ziet noodzaak niet. Mocht blijken dat gemeente toch betrokken moet worden dan hoort hij dat graag.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

1. Instemmen met uitgangspunten, aansturing, besluitvormingsproces en voorgestelde trekkers per dossiers
2. Instellen projectraad proefbedrijf (vertegenwoordiging wordt bepaald in een overleg onder leiding van Martijn Donders op 6 september 2017)
3. Plannen directieraad in week 43 en bestuurlijk overleg in week 44
4. Bestuurlijk overleg 13-09 verplaatsen naar week 39
5. Laten staan bestuurlijk overleg week 46 als back-up
6. Aanwijzen van Bert Coenen & [REDACTED] als trekkers van het gehele proces

4. Projectinhoudelijk

4a. Stand van zaken GIT en bovenbouw (Het Platform) i.r.t. planning Uithoflijn

Bert Coenen geeft een update. Oorspronkelijk was de planning van ontwikkelaar ABC dat ze in maart een contract zouden sluiten over realisatie van de bovenbouw. Vandaag de dag is er nog geen akkoord. Als er geen akkoord komt, heeft dit aan drie zijden van het gebouw invloed op de Uithoflijn. Voor de integrale planning DOVT weten we nu niet wat we m.b.t. GIT/Het Platform moeten opnemen. Dit hebben we aan ABC gemeld.

Rob Brugts vraagt of dit gegeven invloed heeft op de aanleg van het spoor.

Bert Coenen: dat niet, maar een latere bouw van Het Platform kan wel invloed hebben op test-, proef- of exploitatieritten.

Dick Jonkers geeft aan dat ABC zich zal moeten realiseren dat ze voor latere bouwwerkzaamheden een Wijt-vergunning zullen moeten aanvragen en maatregelen moeten treffen om de veiligheid van reizigers en trambestuurders te garanderen. Hinder van test-, proef- of exploitatieritten is in principe niet acceptabel

Simon Roozen: de situatie wordt vooral lastiger voor ABC. Bouwen langs de baan is mogelijk, maar ze krijgen dan wel te maken met een beperkter tijdvenster.

Jan Greven: moeten we niet op bestuurlijk niveau een waarschuwing afgeven richting ABC?

Bert Coenen: over twee weken hebben we (POUHL, gemeente, provincie) een overleg over vastgoedontwikkelingen langs de trambaan. Dan zullen bepalen hoe we dit organiseren.

Rob Brugts stelt voor dat formeel de directie van BAM wordt bijpraat over dit onderwerp. *(PS: na Directieraad hebben: Simon Roozen en Bert Coenen afgesproken dat zij respectievelijk BAM-BT en BAM-CUU informeren)*

4b. Overdracht trammaterieel

Bert Coenen geeft aan dat over dit onderwerp nog geen overeenstemming is tussen POUHL en OV-A en er nog een restpuntenlijst openstaat tussen CAF, POUHL en OV-A. Hij stelt voor om de geagendeerde besluiten nog niet te nemen, maar wel alvast te besluiten om aan de Stuurgroep te vragen mandaat te verlenen aan de directie voor acceptatie van trams. De toelichtende tekst moet voor de Stuurgroep nog worden aangepast. Hij zal deze tekst afstemmen met Peter Nelissen.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

- Aan de Stuurgroep voorstellen mandaat te verlenen aan de directie van de provincie voor acceptatie van trams;
- Peter Nelissen en Bert Coenen een nieuwe tekst te laten opstellen voor de eerstvolgende Stuurgroep.

4c. Robuustheidsplan

[REDACTED] geeft aan dat de voorliggende documenten deels met het project te maken hebben en deels met exploitatie. Ze liggen wel allemaal voor in de Directieraad, omdat Peter Nelissen er normaal gezien bij is.

Dick Jonkers stelt voor om alleen over punt 3 een besluit te nemen en punten 1, 2 en 4 voor kennisgeving aan te nemen aangezien die niet onder dit project vallen.

█ geeft aan dat het wel van belang is dat de gemeente instemt met de calamiteitenroute. Afgesproken wordt dat René groen dit intern afstemt (met █).

Wat betreft de punten 1, 2 en 4 is het verder aan Peter Nelissen om hier een besluit over te nemen.

Rob Brugts geeft de suggestie om nog na te denken over de opmerking van █ (vergadering Adviesraad Tram 11 juli) over een mogelijke rol van NS bij calamiteitenvervoer.

Dick Jonkers adviseert om het robuustheidsplan en calamiteitenplan ook een keer aan de bestuurders te presenteren. Als dit onderwerp wordt geagendeerd dan ligt het voor de hand om deze plannen te bespreken in aanwezigheid van directie Qbuzz. Voorstel bespreken in werkgroep VEB (actie █).

Besluit Directieraad Uithoflijn:

- Instemmen met capaciteitsplan nazorg Uithoflijn: het aanhouden en onderhouden van 11 gelede busvoertuigen en het opleiden van indirect personeel tot buschauffeur dat in geval van een calamiteit bussen kunnen rijden voor een periode van minimaal 6 maanden na opheffen lijn 12. De vaste kosten voor de reservevloot voor 6 maanden na opheffen lijn 12 wordt gefinancierd uit budget Uithoflijn: VEB - Out of Pocket kosten Test- en Proefbedrijf. De variabele kosten worden eveneens gedekt uit budget Uithoflijn: VEB - Risico's. De risico die hiermee verband houden worden gedragen door POUHL. Het zorgdragen voor het opleiden van indirect personeel valt onder het voorbereiding Exploitatie project van OVE, onder opleidingskosten;

5. Projectbeheersing, projectsturing

5a. Projectplan versie 4.0 (2017-2018)

Akkoord.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

- Projectplan versie 4.0 vaststellen en ondertekenen.

5b. Kwartaalrapportage 2017-Q2

Naar aanleiding van de mededeling over halfjaarrapportage 2017-H1 vraagt René Groen of we die niet beter nu kunnen publiceren, in plaats van de wachten op de volgende voortgangsbrief. De rapportage heeft dan namelijk geen informatieve waarde meer. We kunnen ook overwegen om de rapportage om die reden helemaal niet meer te sturen.

Bert Coenen geeft aan dat in de brief van 1 september al is aangekondigd dat de halfjaarrapportage pas bij de volgende brief wordt gevoegd en stelt voor om wel vast te houden aan de gewoonte van het delen van de rapportage.

René Groen: in de brief moet dan wel goed worden uitgelegd wat de status is van de rapportage.

Rob Brugts stelt voor om de keuze van het wel of niet eerder versturen van de rapportage aan de Stuurgroep over te laten.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

- De Kwartaalrapportage 2017-Q2 vaststellen;
- Bij volgende Stuurgroep als halfjaarsrapportage wordt besproken de keuze voorleggen om wel of niet de Halfjaarrapportage 2017-H1 te sturen vooruitlopend op de bestuurlijke brief over herijking startdatum exploitatie.

6. Inventariseren agendapunten DO Uithofpartners 11 september

Rob Brugts heeft vernomen dat uit de telefonische gesprekken die Lot van Hooijdonk heeft gevoerd met de Uithofpartners, geen bijzonderheden zijn gekomen. Hij stelt voor om het DO Uithofpartners mee te nemen in het verhaal van de planning en ze ook in te lichten over het feit dat het ingewikkeld is om voldoende materieel aan de kant van de P+R te krijgen zonder route door het Stationsgebied.

Bert Coenen: we zullen aangeven dat we vasthouden aan de startdatum van testbedrijf SABUTO, en aan het snel opleveren van de openbare ruimte.

7. Rondvraag en sluiting

Bert Coenen meldt een aantal complicerende factoren op de tracédelen SABUTO:

- Herculesbrug: er is een gedeelte met boogstralen en hoogteverschillen waar BAM het spoor niet ingelegd krijgt. BAM zoekt naar een oplossing, maar die is nog niet meteen in zicht.
- In de buurt van het WKZ is een spoorbreedteprobleem aangetroffen bij ingegoten spoor. Uit een inmeting door een door POUHL ingehuurd bureau bleek de spoorbreedte niet juist.
- In de omgeving van de P+R staat een aantal masten scheef. Directieleveranties Bombardier en afleverdossiers blijven kritieke punten.

█ geeft aan dat Bombardier duidelijk heeft gemaakt dat ze een aantal zaken niet voor 13 oktober zullen kunnen leveren.

Dick Jonkers geeft aan dat er komende dagen gesprekken zijn met de directie van Bombardier.

Actielijst

Nr.	Datum	Onderwerp	Actie	Eigenaar	Gepland / Gereed
1	16.08.17	OG-VTW-014.3 - perronrand Vaartsche Rijn	Afgesproken wordt dat Dick Jonkers en Bert Coenen in gesprek gaan over de kosten van OG-VTW-014.3	Dick Jonkers, Bert Coenen	Noot: gereed
2	06.07.17	Extra opslagen BAM	Afgesproken wordt dat POUHL een aantal voorbeelden van dit soort kostenplaatjes (met extra opslagen) op een rij zet, waarna Rob Brugts en René Groen de discussie aangaan met de directie van BAM.	Bert Coenen	
3	16.08.17	OG-VTW-89.7	Voor de opslagen van BAM-CUU (█%, totaal € █) dient een aanvullende afspraak gemaakt te worden tussen POUHL en gemeente Utrecht zoals dat ook is gedaan voor de opslagen van de vorige VTW m.b.t. de realisatie van de OVT-trap (OG-VTW-89.4).	Bert Coenen /Simon Roozen	
4	06.09.17	Bestuurlijke herijking planning	Inplannen benodigde bestuurlijke overleggen en directieraden.	█ █	
5	06.09.17	GIT en bovenbouw (Het Platform) i.r.t.	BAM BT en BAM CUU informeren.	Bert Coenen/	

		planning Uithoflijn		Simon Roozen	
6	06.09.17	Overdracht trammaterieel	Peter Nelissen en Bert Coenen een nieuwe tekst te laten opstellen voor de eerstvolgende Stuurgroep.	Peter Nelissen /Bert Coenen	Voor de volgende Stuurgroep
7	06.09.17	Robuustheidsplan	Besluit nemen over de punten die niet onder project Uithoflijn vallen (punten 1, 2 en 4 in het geagendeerde voorstel)	Peter Nelissen	
8	06.09.17	Robuustheidsplan	Calamiteitenroute afstemmen binnen de gemeente (met ██████████).	René Groen	