

[REDACTED]

Van: Greeven, Jan
Verzonden: vrijdag 27 oktober 2017 13:44
Aan: 'Bredt, Pauline'; [REDACTED]; Dijk, Erica van
CC: [REDACTED]
Onderwerp: 2e concept bestuurlijke brief
Bijlagen: CONCEPT2 Statenbrief - Raadsbrief - 20171027 - versie JG.docx; 20170901 - Raadsbrief Voortgang realisatie Uithoflijn.pdf; 20170928 - Raadsbrief Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied.pdf; Rapportage 2017 H1 versie 19-10-17 _SR_ED_JG.docx; Compare versie CONCEPT-CONCEPT2 Statenbrief.docx

Hoi schrijfgroep,

Met dank voor jullie inbreng, hierbij het tweede concept van de bestuurlijke brief met nog nadrukkelijk voorbehoud op data en financiën. Bij de risico's heb ik EMC nog benoemd als een majeur risico dat nog boven de markt hangt. Verder heb ik de inbreng van Pauline, Erica en [REDACTED] zoveel mogelijk verwerkt en nieuwe inzichten n.a.v. de verificatiesessies gebruikt. Voor de volledigheid is ook een 'compare' versie met vorige concept bijgevoegd.

Daarnaast bijgaand ook het concept van de halfjaarrapportage UHL, de vorige voortgangsbrief en de eerdere raadsbrief over complexiteit in het stationsgebied.

Maandag 12 uur gaan de concept brief en halfjaarrapportage naar de Directieraad, dus als je nog wat mee wilt geven, graag maandagochtend.

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

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Dijk, Erica van
Verzonden: maandag 23 oktober 2017 21:42
Aan: 'Bredt, Pauline'; Greeven, Jan
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: 1e concept bestuurlijke brief

Jan, Pauline,

Hierbij mijn aanvullingen

Sorry, niet in de brief van Pauline; ik was nml al begonnen vanochtend en heb hem vanavond afgemaakt.

CONCEPT2 Statenbrief / Raadsbrief

Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage
november 2017

Bijlagen: halfjaarrapportage Uithoflijn 2017-H1
 raadsbrief 27-09-2017 'Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied'

Geachte leden van Provinciale Staten / de Raad,

In navolging van onze brief over de voortgang van de realisatie van de Uithoflijn d.d. 1 september 2017 informeren wij u nader over de aangepaste planning en de consequenties hiervan. Bijgevoegd treft u tevens de voortgangsrapportage Uithoflijn over de eerste helft 2017 aan.

In deze voortgangsbrief gaan we in op de actualiteit, de uitdagingen waar we voor gesteld zijn en de bestuurlijke keuzes die we hierin gemaakt hebben, of aan u zullen gaan voorleggen.

(In de statenbrief toevoegen:)

In antwoord op vragen vanuit de gemeenteraad is op 28 september 2017 een aanvullende raadsbrief verstuurd betreffende de complexiteit van de realisatie Uithoflijn in het stationsgebied. Om zowel Provinciale Staten als de gemeenteraad van dezelfde informatie over de voortgang te voorzien, is die brief als bijlage toegevoegd.

Terugblik

Zoals we u in eerdere brieven en voortgangsrapportages hebben gemeld, is de startdatum voor exploitatie van de Uithoflijn onder druk komen te staan door de complexiteit van de realisatie in het stationsgebied en in Utrecht Science Park De Uithof. De realisatie van deze tracédelen kon geen gelijke tred houden met onze ambitieuze planning, mede als gevolg van een aantal tegenvallers.

Eind 2016 hebben we een aantal maatregelen genomen om de samenwerking met de aannemer te verbeteren en de sturing op het project te versterken. Dit heeft onder andere geresulteerd in een versnelde aanleg van de traminfrastructuur naar en in USP De Uithof. Hier kan het grootste deel van het spoor binnenkort worden opgeleverd voor de testfase. Vooruitlopend op de oplevering is de afgelopen weken tussen de haltes WKZ en P+R De Uithof getest met een tramstel dat hier per dieplader naar toe is gebracht. Hierdoor kan de aannemer nu al een aantal maatregelen nemen om het eigenlijke testbedrijf na oplevering van de traminfrastructuur goed te laten verlopen.

Helaas is de complexiteit in het stationsgebied groter dan in De Uithof en hebben we te maken met een aantal tegenvallers die veel impact hebben op de planning van ons project en op de fasering in het hele stationsgebied. In de vorige voortgangsbrief van 1 september jl. en in de brief aan de raad van 28 september jl. is hier dieper op in gegaan en hebben we aangegeven dat de start van de Uithoflijn op 8 juli 2018 niet langer reëel is.

Eén van de beheersmaatregel die we hebben genomen, is het laten uitwerken van een gefaseerde ingebruikname van de lijn, waarbij eerst het traject tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof

in exploitatie gaat en pas na gereedkomen en testen van de halte Utrecht Centraal Centrumzijde de hele dienstregeling in werking treedt.

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

Afgelopen periode hebben we gebruikt om de actuele, aangepaste plannings van de Uithoflijn en het Stationsgebied op elkaar af te stemmen en een nieuwe geïntegreerde planning op te stellen. Uitgangspunt is dat gestart wordt met exploitatie van de Uithoflijn met voldoende robuustheid voor het veilig afhandelen van de grote stroom reizigers die van de Uithoflijn gebruik gaat maken. Deelexploitatie vanaf Vaartsche Rijn moet de startdatum niet nodeloos vertragen, dus deze moet worden ingepast binnen de voor volledige exploitatie geoptimaliseerde planning.

Binnen deze condities (en onder voorbehoud dat een aantal majeure risico's niet optreden) is het mogelijk om de Uithoflijn in de loop van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen:

- In het tweede kwartaal 2019 kan het tracé vanaf Vaartsche Rijn naar USP De Uithof ingezet worden, zodat we het dan beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast kunnen benutten.
- Uiterlijk in december 2019 kan de volledige exploitatie vanaf Utrecht Centraal starten en kan buslijn 12 vervallen.
- Het koppelen van de dienstregeling tussen Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein/IJsselstein is voorzien in 2020. Naar verwachting zijn dan ook de haltes en tramstellen van dat tracé vernieuwd.

Dat ingebruikname van de tramlijn niet meer in 2018 kan starten, wat eerder wel de verwachting was, komt vooral door de noodzaak om een nieuwe fundering (onderheide spoorplaat) te maken onder Utrecht Centraal, op de fundering van de OV-terminal. Het ontwerp en de uitvoering hiervan kost veel tijd. Hierdoor is er pas maanden later dan voorzien een bruikbaar spoor beschikbaar door het stationsgebied om tramstellen aan- en af te voeren. De tramstellen die nodig zijn voor het proefbedrijf en voor de exploitatie moeten regelmatig terug naar de remise in Nieuwegein voor onderhoud.

Onderzocht is nog of het test- en proefbedrijf niet verder kan worden ingekort, om een eerdere start mogelijk te maken. Een veilige en robuuste start van de tramlijn, waarbij ook deels over een gecombineerde bus- en trambaan wordt gereden en door het drukke Utrecht Science Park, vraagt echter om een gedegen testperiode en volwaardige beproeving. Hierbij worden niet alleen de infrastructuur en het materieel getest, maar ook moeten trambestuurders, buschauffeurs en mede weggebruikers ervaring opdoen en wennen aan de nieuwe lijn. Bij het detailleren van de planning voor het proefbedrijf is gebleken dat de daarvoor gereserveerde tijd in de oorspronkelijke planning ook echt nodig is.

Risico's nemen af, maar zijn niet verdwenen

De bijgestelde planning is met betrokken partijen (opdrachtgevers, projectorganisatie, aannemers, beheerders, exploitant, concessiehouder) afgestemd en extern getoetst en wordt als haalbaar en solide gezien. Voor de planning geldt een slagingskans van 85%, want er blijven tot oplevering altijd nog risico's aanwezig.

Opmerking [JG1]: Onder voorbehoud uitkomsten onderzoek Riskering

De risico's zijn door een extern bureau gewogen en een set met beheersmaatregelen is opgesteld om goed te kunnen sturen op de nieuwe planning. Daarmee zijn de risico's in beeld en kunnen deze worden gecontroleerd, maar ze zijn niet verdwenen.

Er is één majeur risico dat pas na de testfase in USP De Uithof kan worden uitgesloten (Q2 2018), dat betreft het risico op electromagnetische beïnvloeding van gevoelige apparatuur van het UMC Utrecht en de Universiteit Utrecht langs de trambaan. Als de maatregelen die we hiervoor hebben toegepast in de traminfrastructuur onvoldoende effect sorteren, dienen de tramstellen te worden voorzien van een accu-pakket. In dat geval loopt het project een jaar extra vertraging op.

Tenslotte blijft de complexiteit in het stationsgebied bestaan en daarmee een aantal risico's die maken dat we nog steeds voorzichtig zijn met het noemen van een definitieve nieuwe startdatum:

- het werken op een 'postzegel' op het stationsplein blijft een aandachtspunt; de manoeuvreerruimte (letterlijk en figuurlijk) is beperkt,
- dit vraagt om een goede samenwerking en continue afstemming tussen alle partijen, publiek en privaat, zowel bij de voorbereiding als op de werkvloer bij de uitvoering,
- de verschillende projecten en het faciliteren van loopstromen en expeditie blijven een sterke afhankelijkheid houden; het domino-effect blijft bestaan,
- voor het funderen van het spoor onder Utrecht Centraal en langs de nieuwe fietsenstalling moet de aannemer nog 'de grond in', waarbij altijd een verhoogd risico is op onverwachte obstakels.

Voordelen van gefaseerde in gebruik name

We hebben de voor- en nadelen van het al dan niet in het voorjaar 2019 starten met rijden vanaf Vaartsche Rijn tegen elkaar afgewogen en daarbij kunnen concluderen dat deze gedeeltelijke exploitatie een positief effect heeft op een succesvolle ingebruikname van de volledige Uithoflijn eind 2019 tegen geringe meerkosten.

Met een gefaseerde in gebruik name kunnen we extra dienstverlening aan reizigers bieden, wordt het beschikbare materieel vast benut, kunnen we ervaring opdoen zodat het proefbedrijf voor volledige exploitatie korter kan en verlagen we de risico's bij de start van de volledige in gebruik name.

Financiële consequenties

Met het uitstel van de start van de tramlijn, het langer in bedrijf houden van lijn 12, de extra bouwwerkzaamheden en bouwtijd zijn extra kosten gemoeid. Ook het gefaseerd in gebruik nemen kost geld, hoewel dat beperkt is, zeker gezien de voordelen die hiervoor genoemd zijn.

Deze extra kosten voor het project zijn berekend op 33 miljoen, op een actuele projectbegroting van 427 miljoen. Ten opzichte van de oorspronkelijke raming van 445 miljoen (voor aanbesteding materieel en infrastructuur) wordt de Uithoflijn 15 miljoen duurder dan geraamd.

De meerkosten die het gevolg zijn van de latere en gefaseerde start van de Uithoflijn zullen op basis van de Bestuurs- en Uitvoeringsovereenkomsten tussen gemeente en provincie worden gedeeld. In de bestuursovereenkomst is de verdeelsleutel tussen beide opdrachtgevers bepaald naar rato van de financiële inbreng in de projectbegroting: namelijk 76% provincie Utrecht en 24% gemeente Utrecht. Een deel van deze financiering komt van het Rijk.

Opmerking [JG2]: Onder voorbehoud doorrekening financiële effecten vertraging en VTW's

Niet alle kosten zijn gedurende het project verdeeld volgens deze sleutel. In een aantal uitvoeringsovereenkomsten is hier bewust van afgeweken. Uiteindelijk is de provincie Utrecht eindverantwoordelijk voor het project en wordt eigenaar van de infrastructuur en het materieel. De inbreng van de gemeente Utrecht betreft vooral de levering van de ondergrond, deels het leveren van de onderbouw en de inrichting van de omgeving. Dit verklaart ook het verschil van de financiële inbreng in het project.

Vervolgproces

Zodra we meer specifiek hebben bepaald wat de effecten zijn voor de twee opdrachtgevers en welke dekking hiervoor mogelijk is, worden afzonderlijk voorstellen voorgelegd aan Provinciale Staten en de gemeenteraad. De verwachting is dat deze voorstellen bij de Voorjaarsnota 2018 zullen worden ingebracht.

Hoogachtend,

.....

Burgemeester en Wethouders
 Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
 Telefoon 14 030
www.utrecht.nl



Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J.H. Greeven	Datum	1 september 2017
Doorkiesnummer	030 - 28 68476	Ons kenmerk	4755127
E-mail	j.greeven@utrecht.nl	Onderwerp	Voortgang realisatie Uithoflijn
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,

Inleiding

In de brief van 14 juni 2017 informeerden wij u over de uitdagingen die spelen rond de start exploitatie van de Uithoflijn in juli 2018. De planning stond door diverse ontwikkelingen en de complexiteit van het tracé al langer onder druk. Ons belangrijkste doel is een veilig en werkend tramvervoersysteem waar de reiziger op kan rekenen. Afgelopen week is duidelijk geworden dat de oorspronkelijke planning niet meer gehaald kan worden. Er zijn te veel en te grote risico's ten aanzien van de planning waardoor ingebruikname van het gehele tracé van de Uithoflijn op 8 juli 2018 niet langer reëel is.

Aangezien een groot deel van de Uithoflijn (8 van de 9 kilometer) tussen eindhalte P+R De Uithof en station Vaartsche Rijn naar verwachting in oktober dit jaar wordt vrijgegeven voor het testbedrijf, onderzoeken wij de mogelijkheid om na test- en proefbedrijf op dat deel van het tracé te gaan rijden. In die variant rijdt eerst een beperkt aantal trams tussen Vaartsche Rijn en Utrecht Science Park. Op deze wijze worden de delen van de Uithoflijn, die beproefd en veilig zijn, alvast benut. Het tracé in het stationsgebied kan dan in definitieve vorm worden aangelegd, rekening houdend met de beperkingen door andere sloop- en bouwactiviteiten. We houden tijdens die periode de huidige busverbinding tussen Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (buslijn 12) volledig in stand. Hiermee continueren we de dienstverlening aan de reiziger en nemen we geen onnodige risico's.

Op dit moment onderzoeken we of de exploitatie op het genoemde tracé mogelijk is. Daarnaast moet een nieuwe planning inzicht geven wanneer het gehele tracé in gebruik genomen kan worden. Niet alleen voor volledige exploitatie, maar ook bij de exploitatie moeten de trams door het stationsgebied kunnen voor onderhoud in de remise in Nieuwegein. Het moment waarop deze verbinding gerealiseerd is en getest en beproefd kan worden, moet uit de nieuw op te stellen planning duidelijk worden. De complexe bouwactiviteiten in het stationsgebied zijn hierop van invloed als ook de goedkeuring door instanties als de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT heeft onlangs al wel de vergunning voor het gebruik van dit type materieel afgegeven.

Inpassing vraagt meer tijd

Het project Uithoflijn is in aard en omvang een groot project dat gerealiseerd moet worden in een omgeving die constant in ontwikkeling is. Met name het stationsgebied is sinds een aantal jaren grondig op de schop en dit heeft er onder andere toe geleid dat de eerste kilometer van het tracé in het stationsgebied niet conform de oorspronkelijke planning kan worden opgeleverd. In eerdere voortgangsrapportages over de Uithoflijn hebben wij al aangegeven hoe de verschillende vastgoedontwikkelingen elkaar beïnvloeden.

Zoals we u in de voortgangsbrief van juni jl. meldden, hebben we diverse scenario's onderzocht. Zo hebben we gekeken naar alternatieven zoals het aanleggen van een tijdelijk spoor ter hoogte van de nieuwe fietsenstalling onder het Stationsplein. Deze oplossing kende echter nog steeds grote planningsrisico's en ging uit van een sterk ingekort proefbedrijf, waarvan we hebben moeten vaststellen, dat dit onvoldoende robuust is met het risico dat de investering in deze tijdelijke maatregel voor niets kan zijn.

We hebben moeten constateren dat het niet gaat lukken om de tramhaltes bij het Centraal Station en de verbindende sporen richting Jaarbeursplein tijdig te realiseren, omdat dit fysiek onmogelijk is. Er is aanzienlijke voortgang geboekt, maar we hebben meer tijd nodig om de Uithoflijn in te passen. Het gaat daarbij met name om de volgende aspecten:

- Er wordt in samenhang en met intensieve samenwerking tussen ontwikkelaars en aannemer in korte tijd veel gebouwd en opgeleverd. Zo wordt er gewerkt aan het voorzetgebouw van Hoog Catharijne, de 2e fase van de fietsenstalling, het dak boven het Stationsplein, Het Platform en aansluitingen op de OV-Terminal, de sloop van de traverse en de fundering voor trambaan en haltes. Tijdens al deze bouwactiviteiten moeten loopstromen en expeditie veilig gefaciliteerd blijven.
- De realisatie van de nieuwe stationshal en de fundering van Het Platform hebben de ondergrond geroerd en zijn deels anders uitgevoerd dan oorspronkelijk bedacht. Dit betekent, voor de Uithoflijn onvoorzien, dat de ondergrond gestabiliseerd moet worden voordat we verder kunnen met de aanleg. De engineering en uitvoering hiervan kost extra tijd.

Het later in volledige exploitatie gaan van de Uithoflijn is onontkoombaar, maar biedt ons als opdrachtgevende overheden wel die extra tijd die nodig is voor zorgvuldige afstemming en uitvoering. De eindhalte bij Utrecht Centraal Centrumzijde (UCC) kan zorgvuldig worden afgerond en de Uithoflijn rijdt in het stationsgebied meteen bij de start op het definitieve spoor. Gezamenlijk willen wij als gemeente en provincie een verantwoorde en succesvolle introductie van de Uithoflijn voor de reizigers bewerkstelligen, terwijl ook andere bouwwerkzaamheden in het stationsgebied doorgang kunnen vinden. Daarnaast onderzoeken we of middels deelexploitatie alvast het afgeronde deel van het tracé en de nieuwe trams kunnen worden benut. De testperiode voor dat deel van het tracé kan naar verwachting dit najaar van start gaan.

Burgemeester en Wethouders

Datum 1 september 2017
Ons kenmerk 4755127



Financiële consequenties

Het later in volledige exploitatie gaan van de Uithoflijn heeft financiële consequenties. Deze consequenties worden momenteel in kaart gebracht. Zodra we die inzichtelijk hebben en we concrete voorstellen kunnen doen, zullen wij de financiële consequenties met u delen en de wijze van dekking ter besluitvorming aan u voorleggen.

Vervolgprocedure/voortgang

Wij doen er alles aan om zo snel mogelijk inzicht te geven in de mogelijkheden voor de exploitatie, ingebruikname volledige tracé en de financiële consequenties. Dit is complex en moet zorgvuldig gebeuren. De nieuwe planning moet gedragen worden door de partijen die deze moeten waarmaken. De komende maanden wordt de planning verder uitgewerkt, waarmee we ook meer inzicht krijgen in de risico's en hoe deze te beheersen. Dit bepaalt de haalbaarheid en mogelijke startmomenten van eventuele de exploitatie en de volledige exploitatie. Zodra er duidelijkheid is over een aangepaste planning en de risico's die ingebruikname eventueel verder zouden kunnen vertragen, informeren wij u hierover. Naar verwachting is dit in het vierde kwartaal van 2017, samen met de reguliere halfjaarrapportage van de Uithoflijn.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Burgemeester en Wethouders
 Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
 Telefoon 14 030
 www.utrecht.nl



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). Afgesproken is dat de gevolgkosten van de inpassing als een lump sum bijdrage aan de gemeente worden vergoed. De gemeente zorgt voor het functievrij 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 functievrij 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.

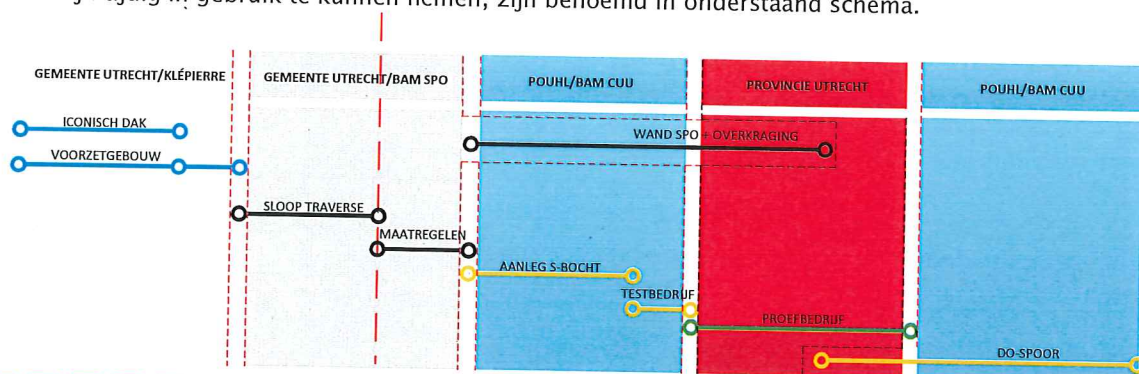
Tijdens een bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied op 31 mei 2017 is geconstateerd dat de maatregelen op het grootste deel van het tracé effect opleveren én dat het halen van de planning voor de Uithoflijn in het stationsgebied nog grote risico's kent. Er is nadrukkelijk bevestigd dat de tijdige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

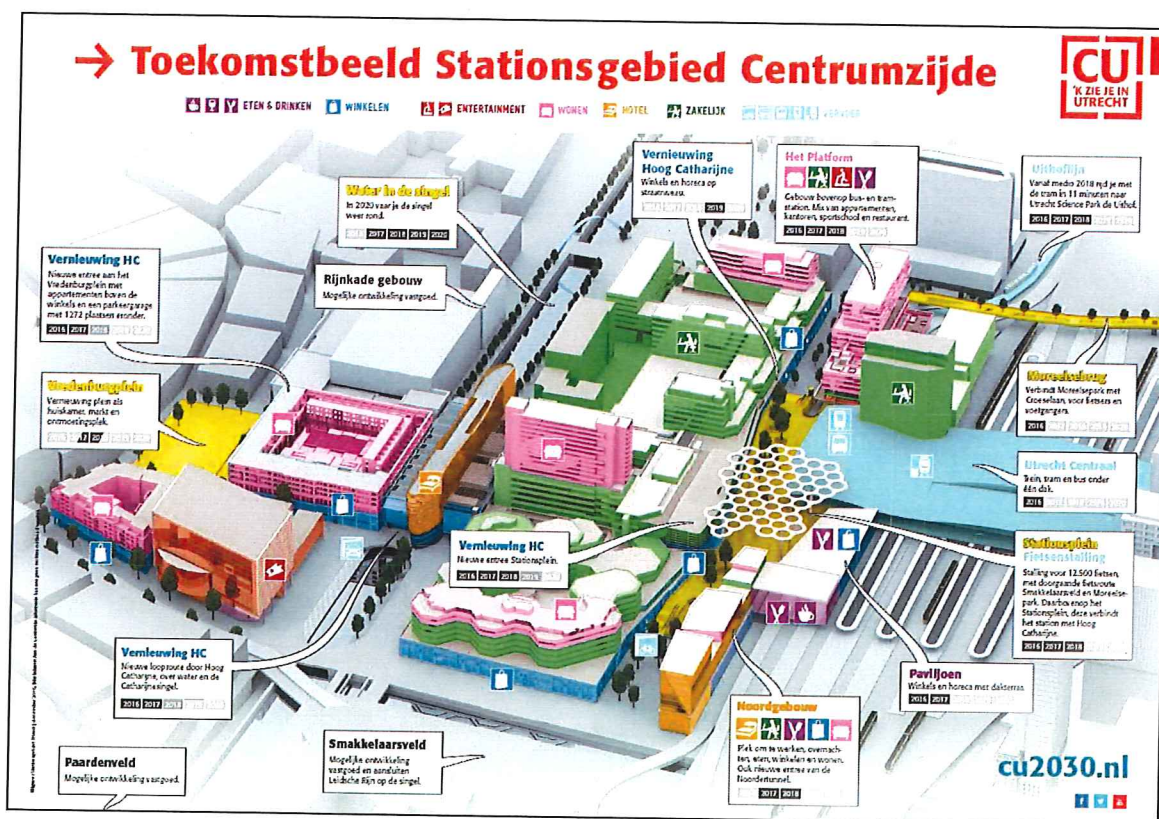
- Aangepaste fasering in verband met de benodigde conditionering van de ondergrond onder Utrecht Centraal is nodig, om tot een stabiele bodem onder het tracé te komen. Verschillende technische oplossingen worden onderzocht, maar naar het zich nu laat aanzien is een zettingsvrije ondergrond alleen te 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.

Burgemeester en Wethouders

Datum 28 september 2017
Ons kenmerk 4797101



Gemeente Utrecht

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,

Bestuurlijke Voortgangsrapportage 2017-H1



Periode: Januari tot en met juni 2017
Onderwerp: voortgang project Uithoflijn

Nummer: VGR-UHL-2017-H1

**Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum:
30 juni 2017**

1 Stoplichtrapportage

Bestuurlijke besluitvorming	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Budget	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Kosten- en dekkingsraming	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Planning	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Risico-ontwikkeling	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	

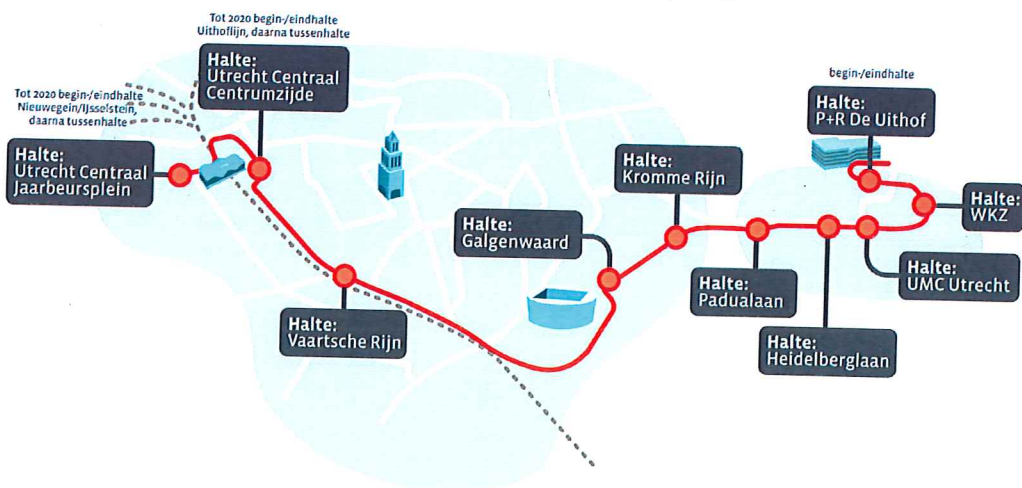
Betekenis kleuren:

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

2 Projectomschrijving

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

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



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

70 km per uur
is de maximale snelheid
van de Uithoftram

27 nieuwe tramstellen
24 stuks in dienst en 3
reserve

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

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

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

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

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

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

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

25.000 mensen
reizen nu dagelijks met
buslijn 12 naar De Uithof

216 reizigers
per tram, 62 zitplaatsen
en 2 rolstoelplaatsen

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

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

3 Voortgangsrapportage

Deze halfjaarlijkse bestuurlijke voortgangsrapportage over de voorbereiding en de uitvoering van de Uithoflijn betreft de periode van januari 2017 tot en met juni 2017. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling van het project en de beheersing daarvan.

De planning van het project Uithoflijn blijft onverminderd onder druk staan. Het tracé loopt door en langs gebieden die volop in ontwikkeling zijn. Om beter en slagvaardiger met deze complexe uitdagingen om te kunnen gaan, hebben de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en BAM-CUU eind 2016 besloten om op een andere manier te gaan samenwerken. Provinciale Staten en de gemeenteraad zijn hierover op 15 december 2016 per Statenbrief respectievelijk commissiebrief geïnformeerd. In december 2016 is de structuur van de projectorganisatie daarom gewijzigd. Samen met de aannemer is in beeld gebracht wat de complexiteit betekent voor de planning en welke maatregelen nodig zijn om de risico's goed te beheersen. Er is een plan van aanpak met de aannemer afgestemd, op basis waarvan slagvaardiger wordt gewerkt. Een en ander is inmiddels verwoord in de Statenbrief respectievelijk commissiebrief van 14 juni 2017.

Het plan van aanpak leidt tot een gewijzigde planning van de oplevering van de traminfrastructuur in het Stationsgebied en het overige deel tot en met P+R De Uithof (SABUTO). Voor het deel SABUTO (van de Adama van Scheltemabaan tot de eindhalte P+R De Uithof) is afgesproken dat BAM-CUU er zorg voor draagt dat het Testbedrijf per 16 oktober 2017 kan starten. Voor het Stationsgebied is een Taskforce ingericht waarin alle betrokken partijen intensief met elkaar samenwerken om de complexe opgave adequaat te realiseren met als doel realiseren van de deadline van 8 juli 2018 voor het in exploitatie gaan van de gehele lijn. Afhankelijk van de ontwikkelingen in het Stationsgebied wordt als terugvaloptie ook een deexploitatie tussen stations Vaartsche Rijn en P+R De Uithof uitgewerkt, waarbij exploitatie in het Stationsgebied later zal starten.



Werkzaamheden Adama van Scheltemabaan

Inpassing Uithoflijn in het Stationsgebied

In eerdere voortgangsrapportages is al aangegeven dat het risico op vertragingen in het Stationsgebied groot is. Dit risico blijft onverminderd aanwezig. **De planning staat hier onder druk, met name door:**

- **Een aangepaste fasering in verband met de benodigde conditionering van de ondergrond onder Utrecht Centraal om tot een stabiele bodem onder het tracé te komen. Verschillende technische oplossingen worden onderzocht, waaronder een hybride en een onderheide spoorplaat.**

Met opmaak: Lijstaline, Met opsommingstekens + Niveau: 1 + Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

Met opmaak: Lettertype: 10 pt

- De onvoorziene noodzaak om de ondergrond van de geïntegreerde tafelconstructie voor het zuidgebouw te stabiliseren
- Activiteiten die volgen op de sloop van de traverse duren bij nadere detaillering langer. Het uitvoeringsontwerp en de engineering van de trasporen en het tram-busstation moeten worden aangepast aan de gewijzigde omstandigheden ter plaatse.

Met name de gewijzigde ondergrond 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. De geplande vastgoedontwikkelingen in het Stationsgebied houden geen gelijke tred met de planning van de Uithoflijn en noodzaken tot optimalisatie en een nieuwe

Met opmaak: Lettertype: 10 pt

Met opmaak: Lettertype: 9 pt

Met opmaak: Lettertype: 10 pt

fasering van de bouwopgave van zowel Uithoflijn als vastgoedontwikkelingen. Een extra complicerende factor in het Stationsgebied is dat de projecten, inclusief conditionering en tijdelijke maatregelen, worden uitgevoerd in opdracht van verschillende opdrachtgevers en door verschillende opdrachtnemers. Het is in het belang van alle opdrachtgevers en opdrachtnemers dat de gehele bouwopgave wordt geoptimaliseerd. ~~De Om dit risico te verminderen is De opdrachtgevers hebben een~~ Taskforce Stationsgebied in het leven geroepen die stuurt op eendraagt-zorg-voor een intensieve afstemming van de mogelijkheden met als doel om de initiële planning van de Uithoflijn te realiseren, rekening houdend met de planning en ~~vanafstemming met de~~ behoeften aanpalende projecten.

Utrecht Science Park De Uithof

Op het tracé naar en in USP De Uithof is op basis van het plan van aanpak grote inzet gepleegd om de ondergrond, kruisingen en bovenbouw gereed te maken voor oplevering op 13 oktober 2017, zodat daarna de testfase kan beginnen. Dit heeft het nodige gevraagd van de omgeving en afstemming met andere bouwprojecten in het gebied. Diepriolen zijn vernieuwd, kabels en leidingen verlegd, beton en staal aangebracht en diverse haltes voorbereid. Hier wordt de Uithoflijn dan ook goed zichtbaar in het straatbeeld.

Traminfrastructuur

Algemeen

De planning van de aanleg van de integrale infrastructuur blijft onder druk staan. Dit komt vooral door de gelijktijdige realisatie van diverse projecten in het Stationsgebied met een grote mate van onderlinge afhankelijkheid.

Vanuit de ingezette beheersmaatregelen voor het SABUTO trace heeft BAM-CUU aangegeven dat het noodzakelijk is op enkele onderwerpen sneller de uitvoering in te gaan dan dat volledig afgeronde, geïntegreerde ontwerpen klaarliggen. Als beheersmaatregel hiervoor heeft BAM-CUU extra capaciteit op de keuringen van het werk ingezet.

Stationsgebied

De belangrijkste issues in het Stationsgebied zijn al benoemd bij de algemene inleiding van dit hoofdstuk onder kopje 'Inpassing Uithoflijn in het Stationsgebied'. Aanvullend hierop:

- De gemeente Utrecht heeft geconstateerd dat het spoor dat is aangelegd in de Leidseveertunnel niet de juiste spoorbreedte heeft. Als oplossing is gekozen voor het slijpen van de rails in de zomer van 2017. Eind augustus wordt beoordeeld of deze oplossing voldoet.
- Aan de westzijde-oostzijde van het stationsgebied, langs de fundamente van de OV-terminal, is een zettingsvrije hybride spoorplaatoplossing nodig omdat de een stabiele ondergrond te realiseren, ondergrond onvoldoende stabiel is. Twee alternatieve oplossingen worden in Q3 verder uitgewerkt.
- Om de haalbaarheid en inpasbaarheid van een tijdelijke spoorconstructie aan de oostzijde om planningsrisico's te mitigeren wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en inpasbaarheid van een tijdelijke spoorconstructie, opdat zo snel mogelijk na sloop traverse de tram in exploitatie kan.
- Het faseringsvraagstuk rond werkzaamheden van diverse bouwbedrijven in het Stationsgebied naast het in passen van de loopstromen en de afhandeling van de expeditie van NS binnen/naast de werkterreinen wordt in intensieve afstemming tussen Stationsgebied, NS en de projectorganisatie uitgewerkt.
- Teneinde de planning in het Stationsgebied te halen is het van belang dat de Traverse tussen de OVT en Hoog Catharijne verwijderd wordt. Dan kan dit deel van het laatste deel van het spoor gerealiseerd worden. Het spoor waarover de trams om tijdens het Test- en Proefbedrijf trams vanuit de Remise naar het traject halte UCC – de Uithoflijn te laten rijden en vv.



Werkzaamheden naast de spoorlijn Utrecht-Arnhem, ter hoogte van de Laan van Maarschalkerweerd

SABUTO

De uitvoeringswerkzaamheden in het SABUTO deel vorderen inmiddels goed. De grootste uitdagingen zijn te vinden in juiste faseringen van werkzaamheden rond het kruispunt Koningsweg, Herculesbrug en vele punten in het Uithofgebied waar met name de kruising Heidelberglaan/Universiteitsweg veel afstemming met stakeholders vraagt.

De eerste testwerkzaamheden hebben plaatsgevonden vanaf het opstel terrein bij P+R De Uithof. Daarbij is naar voren gekomen dat enkele deelcomponenten beter op elkaar moeten worden afgestemd, voor we met daadwerkelijk testen met materieel kunnen beginnen.

Trammaterieel

Levering

De eerste tram is op 8 december 2016 in goede orde afgeleverd bij de Remise en is op 18 januari 2017 aan het publiek en pers gepresenteerd. De media aandacht naar aanleiding van dit event is zeer positief geweest.

In Q1 is de geplande levering van het tweede tramvoertuig vertraagd. Reden hiervoor is dat tijdens de finale inspectie in de fabriek opleverpunten genoteerd zijn die niet in de remise in Nieuwegein opgelost kunnen worden. De leverancier heeft noodzakelijke proces- en kwaliteitsmaatregelen doorgevoerd om dit bij volgende leveringen te voorkomen. Inmiddels zijn 6 tramvoertuigen geleverd en liggen we weer op schema.

Testen

Vanaf januari zijn de testen op het Remiseterrein gestart en vanaf februari zijn nachtelijke testen gestart op de SUNIJ-lijn.



Testrit met zandzakken – als gewicht van reizigers

Typetoelating

De typetoelating van de nieuwe tram heeft enkele weken vertraging opgelopen. Daarnaast heeft de interne review van safetydocumenten langer geduurd dan gepland. Oorzaak hiervoor is onder meer dat in het toelatingstraject rekening moet worden gehouden met de nieuwe Wet lokaal spoor. Onze tram is namelijk de eerste tram in Nederland die volgens de nieuwe wet wordt toegelaten.

In Q2 heeft er een voortgangsoverleg met IL&T plaatsgevonden. In dit overleg is het proces uitgelegd wat moet leiden tot typetoelating van het trammaterieel. ILT heeft aangegeven vertrouwen te hebben in het veiligheidsdossier van CAF en werkt mee aan een toelating voor 1 augustus 2017.

Vorbereiding op Exploitatie en Beheer

| *Test- en Proefbedrijf Uithoflijn*

- De eerste testen voor de Traminfrastructuur hebben plaatsgevonden, dit betroffen testen van de camera's die zijn geplaatst op het P+R opstel terrein en enkele testen m.b.t. de tractie energievoorziening.
- Voor het Test- en Proefbedrijf wordt inmiddels rekening gehouden met een gedeelde uitvoering qua tracédelen. Voor de tracédelen SABUTO wordt erop gestuurd de testen op 16 oktober 2017 te laten aanvangen. Voor het tracédeel Stationsgebied is nog geen planning vastgesteld waarin een startdatum van de testen op dat tracédeel is opgenomen.
- Het Proefplan waarin de proeven zijn opgenomen die tijdens het Proefbedrijf uitgevoerd moeten worden is vastgesteld. Dit wordt nu verder gedetailleerd in een ontwerp proefbedrijf waarin ook de bovenstaande scenario's worden beschreven.

Beheer

Verwacht wordt dat in oktober 2017 de onderhoudsaannemer voor de infrastructuur start met het voorbereiden op het beheer van de Uithoflijn namens de provincie. De projectorganisatie zal een opleidingsprogramma voor deze aannemer aanbieden om een goede overdracht van beheer te borgen. Er zijn afspraken gemaakt over de procedure van overdracht.

Nevenprojecten

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

Nevenprojecten provincie Utrecht

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

Een ander nevenproject is de spoorwegbeveiliging (AHOB-systeem) op de Koningsweg. Dit project kent een aantal knelpunten, waardoor deze deelevering een aantal belangrijke mijlpalen gemist heeft. Provincie Utrecht heeft een externe auditor opdracht gegeven om op dit project een audit uit te voeren en met verbetervoorstellen te komen.

Randvoorwaardelijke projecten in het stationsgebied

De realisatie van de randvoorwaardelijke projecten Stationsplein Oost (fietsenstalling, plein, dak), de 'geïntegreerde tafelconstructie, GIT' (waarop Het Platform zal worden gerealiseerd) en de sloop van de traverse vragen voortdurende afstemming. Na voorbereidende werkzaamheden voor de fundering van de GIT bleek de tussenliggende grond dusdanig geroerd, dat extra conditionering noodzakelijk was. BAM-CUU heeft hiervoor menggranulaat aangebracht. Dit werk is nagenoeg gereed, inclusief extra maatregelen voor Kabels en Leidingen in dit gebied.

Het definitieve ontwerp voor de vaste trappen van de tramhaltes naar de hal van Utrecht Centraal is vastgesteld. De gemeente verstrekt opdracht aan BAM om deze trappen te realiseren.

4 Bestuurlijke besluitvorming

status groen 

	t/m 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kaders	<p>Masterplan Stationsgebied en tracé HOV om de Zuid vastgesteld</p> <p>Keuze voor tram i.p.v. bus</p> <p>BRU: Tramnetwerk 2025</p> <p>GU stelt BP Trambaan AVS-baan – A27 vast</p> <p>MKBA en Business Case</p> <p>Principebesluit BRU, projectbesluit GU</p>	<p>April: GU en BRU stellen VO+ vast in uitvoeringsbesluit</p> <p>November: DB stelt uitgangspunten materieel vast</p>	<p>April: GU stelt bestemmingsplan Kruisvaartbaan vast</p> <p>Juni: GU en BRU stellen DO vast</p> <p>Juni/juli: SG stelt inkoopplannen en projectplan vast</p> <p>November: SG stemt in met BRU-advies om te kiezen voor sectionering vanwege de EMC-problematiek in De Uithof</p> <p>December: SG stelt geactualiseerde DO + raming vast</p>	<p>September en oktober: Bestemmingsplan-nen HOV-baan De Uithof, Westflank Stationsgebied en Smakelaarsveld onherroepelijk</p> <p>Oktober: AB stelt actualisatie beschikbaar budget Uithoflijn vast 1 (DB) en 17 december (AB): Instemming met contracten voor traminfrastructuur en trammaterieel december: 1^e Kamer bevestigt 2^e Kamerbesluit tot opheffing WGR+</p>	<p>Januari: Besluit aankoop gronden Oosterspoorbaan</p> <p>Mei: Realisatie bergingen en buurtstallingen</p> <p>December inwerkingtreding Wet Lokaal Spoor (afdeling OV beheerder in de zin van deze wet)</p>	<p>Trambaan- contour Utrecht, gewijzigde versie vastgesteld door Gedeputeerde Staten</p>	-

	t/m 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Overeenkomsten	<p>Subsidie BRU aan GU voor HOV om de Zuid</p> <p>Overeenstemming BRU / GU over aankoop Cranenborch en tracéwijziging Samenwerkings-overeenkomst BRU / GU</p>	<p>Juni: Bestuurs-overeenkomst BRU / GU</p> <p>Juli: Uovk Tijdelijke Eindhalte Jaarbeursplein</p>	<p>Juli: Uovk Kruisvaartbaan</p>	<p>Maart: Hoofdvk Uithoflijn in De Uithof</p> <p>Oktober: : 7 Uovk's GU/BRU Meerpartijen overeenkomsten t.b.v. overdracht BRU → provincie Allonge (actualisatie) Bestuursovereenkomst</p> <p>december: Contractering Traminfrastructuur met BAM</p>	<p>Januari: contract Levering Trammaterieel CAF</p> <p>Oktober: Uovk CAR-verzekering IPU/GU</p> <p>November: Overeenkomsten Tafelconstructie Het Platform</p>	<p>September: nadere overeenkomst met BAM-CUU</p> <p>Juni: overeenkomst 'Uithoflijn in relatie tot Laan van Puntenburg 100'</p>	-

5 Budget/Kosten- en dekkingsraming

status oranje 

Financiën Traminfrastructuur

Ten aanzien van de financiën voor traminfrastructuur blijft de dekking ten opzichte van vorig halfjaar onveranderd op € 341,7 mln.

Voor het tracé-deel SABUTO kan door de aanvullende afspraken met BAM CUU met een grote mate van zekerheid de verwachte kosten bepaald worden. Het stationsgebied daarentegen kent een aantal ontwikkelingen die tot kostenstijgingen zullen leiden. Het is nog niet duidelijk welk deel van deze kosten ten laste gebracht kan worden aan partijen buiten de projectorganisatie. Onderdeel van de te verwachten extra kosten in het Stationsgebied zijn onder meer conditioneringskosten ter hoogte van de GIT.

Tot heden zijn kosten waar het nog onduidelijk was welke partij de dekking hiervoor leverde, voorsnog ten laste gebracht van het projectonvoorzien. Het projectonvoorzien zal echter niet toereikend zijn om al deze kosten te dragen inclusief de benodigde dekking voor het gewogen risicoprofiel, daarmee krijgt dit onderdeel de status "Oranje".

Het financieel gewogen risicoprofiel bedraagt € 19,4 mln. (vorig halfjaar: € 28,7 mln.).

Her risicoprofiel wordt enerzijds positief beïnvloed door de grote mate van zekerheid van de kosten op het trace-deel SABUTO. Anderzijds nemen de risico's in het stationsgebied toe. Per saldo daalt het gewogen risicoprofiel tot 19,4 mln.

Het beschikbare project onvoorzien voor het afdekken van het gewogen risicoprofiel bedraagt € 22,1 mln. (vorig halfjaar: eveneens € 22,1 mln.).

Trammaterieel

Wat betreft trammaterieel is de dekking ongewijzigd gebleven, € 85,2 mln.

De geraamde kosten dalen van € 84,5 mln (vorig halfjaar) naar € 77,4 mln. Deze daling komt voort uit de fase waarin het deelproject trammaterieel zich bevindt na de opleveren en beoordeling van de kwaliteit van de eerste trams.

Het gewogen projectrisico voor trammaterieel is gedaald naar € 3,0 mln. ten opzichte van € 6,4 mln. vorig halfjaar. Het beschikbare project onvoorzien voor het afdekken van de gewogen projectrisico's bedraagt € 6,9 mln.

6 Planning

status rood ●

De planning staat dusdanig onder druk door de vele risico's in het stationsgebied dat deze de status "Rood" gekregen heeft. Om er voor te zorgen dat de kans maximaal is dat de planning wel gehaald wordt, wordt er intensief samengewerkt met BAM CUU, de provincie en de gemeente. Er is een maatregelenpakket afgesproken om de infrastructuur tijdig op te leveren en een taskforce ingesteld om de complexiteit van het Stationsgebied te managen. Echter het blijft onzeker of dit zal leiden tot een tijdige oplevering in het Stationsgebied.

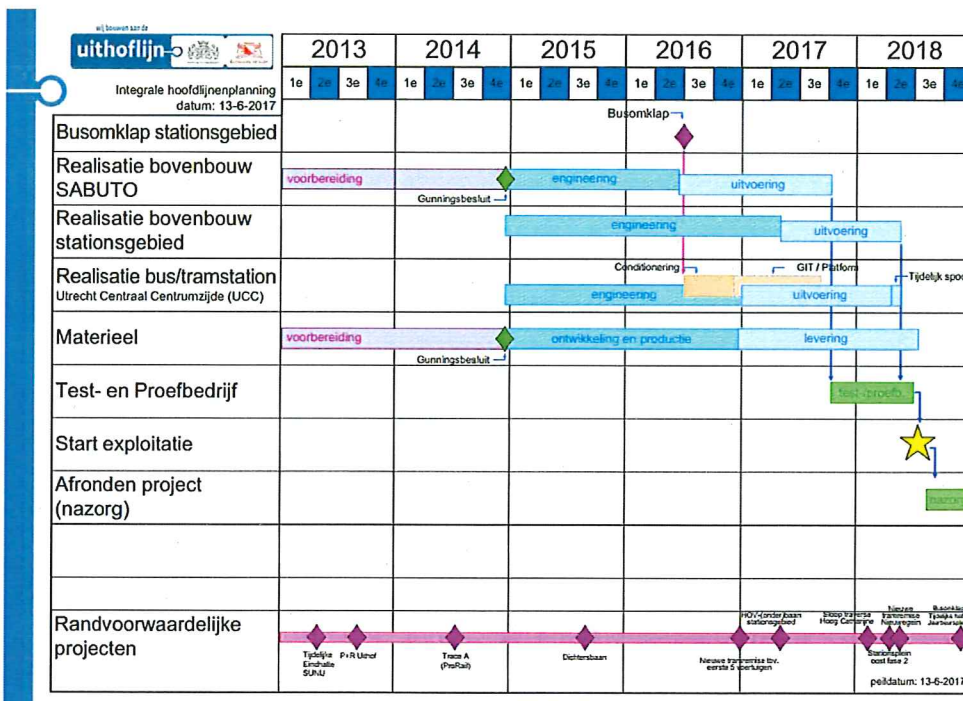
Tracedeel SABUTO

De realisatie van Tracedeel SABUTO is volgens de planning op 13 oktober gereed. In het afgelopen kwartaal heeft BAM-CUU hard gewerkt en is er veel vordering gemaakt. Vervolgens gaat het testbedrijf van start. De voorbereidingen daarvan zijn in volle gang en in kwartaal 3 starten de eerste testen.

Tracedeel Stationsgebied

De planning van het tracedeel Stationsgebied kent vele risico's. BAM-CUU heeft aangegeven zich maximaal in te spannen om ook op dit tracedeel tijdig gereed te zijn voor start proefbedrijf. De planning van BAM-CUU is op dit tracedeel echter afhankelijk van meerdere partijen. Ook blijft er een onzekerheid over het tijdstip van verwijderen van de Traverse. De taskforce Stationsgebied stuur er echter op aan om deze issues op te lossen en voor een tijdige oplevering van het tracedeel te zorgen. In week 34 wordt in een bestuurlijk overleg tussen gemeente en provincie de haalbaarheid van de planning in het stationsgebied beoordeeld.

Hieronder de vigerende planning op hoofdlijnen tot en met 2018.



7 Risico-ontwikkeling

status oranje 

Per kwartaal actualiseert de projectorganisatie haar risicoanalyse. De ontwikkeling van de omvang van de risico's van het eerste halfjaar 2017 ziet er als volgt uit, ten opzichte van het tweede halfjaar 2016:

- Het risicoprofiel van de Uithoflijn is in het eerste half jaar 2017 ten opzichte van tweede half jaar 2016 per saldo gedaald. Hierbij zijn 15 risico's gesloten voornamelijk op het SABUTO trace en 8 nieuwe benoemd.
- Het sluiten van risico's vloeit voort uit de overeenkomst met BAM over het SABUTO deel en de verdere afhechting van wijzigingsverzoeken.
- Het benoemen van nieuwe risico's is het resultaat van het detailleren van risico's in het stationsgebied.

De verbetermaatregelen van BAM hebben geleid tot een verbetering van het risicoprofiel op het SABUTO onderdeel. Echter nieuwe risico's zijn ontstaan in het stationsgebied.

Op grond van de risico's in het Stationsgebied blijft de status met betrekking tot de Risico-ontwikkeling oranje.

CONCEPTCONCEPT2 Statenbrief / Raadsbrief

Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage november 2017

Bijlagen: halfjaarrapportage Uithoflijn 2017-H1
raadsbrief 27-09-2017 'Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied'

Geachte leden van Provinciale Staten / de Raad,

In navolging van onze brief over de voortgang van de realisatie van de Uithoflijn d.d. 1 september 2017 informeren wij u nader over de aangepaste planning en de consequenties hiervan. Bijgevoegd treft u tevens de voortgangsrapportage **van Uithoflijn over** de eerste helft 2017 aan.

In deze voortgangsbrief **van de Uithoflijn** gaan we in op de actualiteit, de uitdagingen waar we voor gesteld zijn en de bestuurlijke keuzes die we hierin gemaakt hebben, of **voor zover van toepassing** aan u zullen **gaan** voorleggen.

(In de statenbrief toevoegen:)

In antwoord op vragen vanuit de gemeenteraad is op 28 september 2017 een aanvullende raadsbrief verstuurd betreffende de complexiteit van de realisatie Uithoflijn in het stationsgebied. Om zowel Provinciale Staten als de gemeenteraad **gelijklijk van dezelfde informatie** over de voortgang te **informer en voorzien**, is die brief als bijlage toegevoegd.

Met opmaak: Inspringing: Links: 1,25 cm

Met opmaak: Lettertype: 9 pt, Cursief

Terugblik

Zoals **we** u in **de voortgangsbrieven eerdere brieven** en **rapportages hebt kunnen lezen voortgangsrapportages hebben gemeld**, is de startdatum voor exploitatie van de Uithoflijn onder druk komen te staan door de complexiteit van de realisatie in het stationsgebied en in Utrecht Science Park De Uithof. **De uitvoering in realisatie van** deze tracédelen **konden kon** geen gelijke tred houden met onze ambitieuze planning, mede als gevolg van een aantal tegenvallers **(onvoorziene obstakels in de ondergrond, meer kabels en leidingen dan verwacht, integratie van systemen vraagt extra testen en beproeven)**.

Opmerking [JG1]: USP hier noemen is relevant, want aanleiding ingrijpen op SABUTO (samenwerking/sturing), zie volgende alinea

Eind 2016 hebben we een aantal maatregelen genomen om de samenwerking met de aannemer te verbeteren en de sturing **van op** het project te versterken. Dit heeft onder andere geresulteerd in een versnelde aanleg van de traminfrastructuur naar en in USP De Uithof. **Hierdoor Hier** kan het grootste deel van het spoor **(8 van de 9 kilometer) in het vierde kwartaal van 2017 binnenkort** worden opgeleverd voor **testen. Bij een oplevering zijn altijd nog opleverpunten, dat zal hier niet anders zijn de testfase.** Vooruitlopend op de oplevering is **de** afgelopen weken tussen de haltes WKZ en P+R De Uithof getest met een tramstel dat hier **met per** dieplader naar toe is gebracht. Hierdoor kan de aannemer nu al een aantal maatregelen nemen om het **eigenlijke** testbedrijf na oplevering van de traminfrastructuur goed te laten verlopen.

Helaas is de complexiteit in het stationsgebied ~~vele malen~~ groter dan in De Uithof en hebben we te maken met een aantal tegenvallers die veel impact hebben op de planning van ons project en ~~op~~ de fasering in het ~~-hele gebied, stationsgebied~~. In de vorige voortgangsbrief ~~van 1 september jl.~~ en in de brief aan de raad van 28 september jl. is hier dieper op in gegaan. ~~Als beheersmaatregel en~~ hebben we ~~hiervoor ook aangegeven dat~~ de ~~mogelijkheid van de exploitatie tussen start van~~ de haltes ~~Vaartsche Rijn en P+R De Uithof als tijdelijke terugvaloptie laten onderzoeken. De resultaten hiervan treft u hieronder aan~~ Uithoflijn op 8 juli 2018 niet langer reëel is.

~~Eén van de beheersmaatregel die we hebben genomen, is het laten uitwerken van een gefaseerde ingebruikname van de lijn, waarbij eerst het traject tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof in exploitatie gaat en pas na gereedkomen en testen van de halte Utrecht Centraal Centrumzijde de hele dienstregeling in werking treedt.~~

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

Afgelopen periode hebben we gebruikt om de ~~uitvoeringsplanning actuele, aangepaste planningen~~ van de Uithoflijn ~~en het Stationsgebied op elkaar af te herijken en opnieuw in te passen binnen de~~ faseringsplanning van het stationsgebied Utrecht. Door het grote aantal raakvlakken met samenhangende projecten in dit gebied (zie raadsbrief dd. 28 september 2017) moet een ~~gewijzigde stemmen en een nieuwe geïntegreerde~~ planning ~~opnieuw worden ingepast.~~

~~We hebben opdracht gegeven om een planning te maken, waarbij prioriteit op te stellen.~~ ~~Uitgangspunt is dat gestart~~ wordt ~~gegeven aan de start met~~ exploitatie van de Uithoflijn ~~in een~~ omgeving die af is en ~~met~~ voldoende ~~robuust~~ robuustheid voor het veilig afhandelen van de grote stroom reizigers die ~~we daar krijgen van de Uithoflijn gebruik gaat maken.~~ De exploitatie vanaf Vaartsche Rijn moet de startdatum niet nodeloos vertragen, dus ~~deze~~ moet worden ingepast binnen de voor volledige exploitatie geoptimaliseerde planning.

Binnen deze condities ~~(en onder voorbehoud dat een aantal majeure risico's niet optreden)~~ is het mogelijk om ~~de Uithoflijn~~ in de loop van 2019 gefaseerd in ~~exploitatiegebruik~~ te ~~gaan nemen~~:

- In ~~februari~~ het tweede kwartaal 2019 kan ~~de exploitatie het tracé~~ vanaf Vaartsche Rijn ~~starten naar USP De Uithof ingezet worden~~, zodat ~~buslijn 12 wordt ontlast en~~ we het ~~dan~~ beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast kunnen benutten.
- ~~In~~ Uiterlijk in december 2019 kan de volledige exploitatie vanaf Utrecht Centraal starten en kan buslijn 12 vervallen.
- Het koppelen van de dienstregeling tussen Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein/IJsselstein is voorzien in ~~2022. Dan~~ 2020. Naar verwachting zijn ~~dan~~ ook de haltes en tramstellen van dat tracé ~~vervangen en kan de tijdelijke tramhalte op het Jaarbeursplein vervallen vernieuwd.~~

Dat ~~de exploitatie ingebruikname van de tramlijn~~ niet meer in 2018 kan starten, wat eerder wel de verwachting was, komt vooral door de noodzaak om een ~~nieuwe fundering~~ (onderheide spoorplaat) te maken onder ~~het nieuwe stationsplein, over Utrecht Centraal, op~~ de fundering van de OV-terminal. ~~Het ontwerp en de uitvoering hiervan kost veel tijd.~~ Hierdoor is er pas maanden later dan voorzien ~~een bruikbaar~~ spoor beschikbaar ~~door het stationsgebied~~ om tramstellen aan- en af te voeren ~~door het stationsgebied~~. De tramstellen die nodig zijn voor het proefbedrijf en voor de exploitatie moeten regelmatig terug naar de remise in Nieuwegein voor onderhoud.

Opmerking [JG2]: Data onder voorbehoud, 24 oktober MT -> DR

Opmerking [JG3]: Onder voorbehoud uitkomsten onderzoek Riskenering

Onderzocht is nog of het test- en proefbedrijf niet verder kan worden ingekort, om een eerdere start mogelijk te maken. Een veilige en robuuste start van de tramlijn, waarbij ook deels over een gecombineerde bus- en trambaan wordt gereden en door het drukke Utrecht Science Park, vraagt echter om een gedegen testperiode en volwaardige beproeving. Hierbij ~~wordt~~ worden niet alleen de infrastructuur en het materieel getest, maar ook moeten trambestuurders, buschauffeurs en mede weggebruikers ervaring opdoen en wennen aan de nieuwe lijn. Bij het detailleren van de planning voor het proefbedrijf is gebleken dat de daarvoor gereserveerde tijd meer dan in de oorspronkelijke planning ook echt nodig is.

Risico's nemen af, maar zijn niet verdwenen

De bijgestelde planning is met ~~alle~~ alle betrokken partijen (opdrachtgevers, projectorganisatie, aannemers, beheerders, exploitant, concessiehouder) afgestemd en extern getoetst en wordt als haalbaar en solide gezien. Voor de planning geldt een slagingskans van 85%, want er blijven tot oplevering altijd nog risico's op verdere vertraging aanwezig.

De risico's zijn door een extern bureau gewogen en een set met beheersmaatregelen is opgesteld om goed te kunnen sturen op de nieuwe planning. Daarmee zijn de risico's in beeld en kunnen deze worden gecontroleerd, maar ze zijn niet verdwenen.

Er is één majeur risico dat pas na de testfase in USP De Uithof kan worden uitgesloten (Q2 2018), dat betreft het risico op elektromagnetische beïnvloeding van gevoelige apparatuur van het JMC Utrecht en de Universiteit Utrecht langs de trambaan. Als de maatregelen die we hiervoor hebben toegepast in de traminfrastructuur onvoldoende effect sorteren, dienen de tramstellen te worden voorzien van een accu-pakket. In dat geval loopt het project een jaar extra vertraging op.

Tenslotte blijft de complexiteit in het stationsgebied bestaan en daarmee een aantal risico's die maken dat we nog steeds voorzichtig zijn met het noemen van een definitieve nieuwe startdatum:

- het werken op een 'postzegel' onderop het nieuwe stationsplein blijft een risicoaandachtspunt; de manoeuvreerruimte (letterlijk en figuurlijk) is beperkt,
- dit vraagt om een goede samenwerking en continue afstemming mettussen alle partijen, publiek en privaat, zowel bij de voorbereiding als op de werkvloer bij de uitvoering,
- de verschillende projecten en het faciliteren van loopstromen en expeditie blijven een sterke afhankelijkheid houden; het domino-effect blijft bestaan,
- op een enkele plek moeten we nog de grond in, met name voor het oostelijk tramspoor, funderen van het spoor onder Utrecht Centraal en langs de nieuwe fietsenstalling. Dat blijft moet de aannemer nog 'de grond in', waarbij altijd een verhoogd risico, ook al nemen we beheersmaatregelen is op onverwachte obstakels.

Voordelen van deexploitatie

De werkgroep deexploitatie is bezig met een memo over de afweging wel/geen deexploitatie. Alle betrokken partijen staangefaseerde in gebruik name

We hebben de voor- en nadelen van het al dan niet in principe het voorjaar 2019 starten met rijden vanaf Vaartsche Rijn tegen elkaar afgewogen en daarbij kunnen concluderen dat deze gedeeltelijke exploitatie een positief tegenover deexploitatie. Deexploitatie biedt als onder meer de volgende voordelen: eerdere effect heeft op een succesvolle ingebruikname van de volledige Uithoflijn eind

2019 tegen geringe meerkosten.

Met een gefaseerde in gebruik name kunnen we extra dienstverlening aan reizigers, laten rijden van bieden, wordt het beschikbare materieel, vast benut, kunnen we ervaring opdoen zodat het proefbedrijf voor volledige exploitatie korter kan, verlaagt risicoprofiel en verlagen we de risico's bij de start volledige exploitatie. Op 24 oktober wordt de memo afgerond door de werkgroep.) van de volledige in gebruik name.

Kosten van het uitstel en de deexploitatie

Financiële consequenties

Met het uitstel van de start van de tramlijn, het langer in bedrijf houden van lijn 12, de extra bouwwerkzaamheden en bouwtijd zijn extra kosten gemoeid. Ook het gefaseerd in gebruik nemen kost geld, hoewel dat beperkt is, zeker gezien de voordelen die hiervoor genoemd zijn.

Deze extra kosten voor het project zijn berekend op 33 miljoen, op een actuele projectbegroting van 427 miljoen. Ten opzichte van de oorspronkelijke raming van 445 miljoen (voor aanbesteding materieel en infrastructuur) wordt de Uithoflijn 15 miljoen duurder dan geraamd.

De meerkosten die het gevolg zijn van de latere en gefaseerde start van de Uithoflijn zullen op basis van de Bestuurs- en Uitvoeringsovereenkomsten tussen gemeente en provincie worden gedeeld. In de bestuursovereenkomst is de verdeelsleutel tussen beide opdrachtgevers bepaald naar rato van de financiële inbreng in de projectbegroting: namelijk 76% Provincie en 24% Gemeente. provincie Utrecht en 24% gemeente Utrecht. Een deel van deze financiering komt van het Rijk.

Niet alle kosten zijn gedurende het project verdeeld volgens deze sleutel. In een aantal uitvoeringsovereenkomsten is hier bewust van afgeweken. Uiteindelijk is de provincie Utrecht eindverantwoordelijk voor het project en wordt eigenaar van de infrastructuur en het materieel. De inbreng van de gemeente Utrecht betreft vooral de levering van de ondergrond, deels het leveren van de onderbouw en de inrichting van de omgeving. Dit verklaart ook het verschil van de financiële inbreng in het project.

Met behulp van een extern adviseur wordt nu bepaald hoe de kosten rechtmatig en redelijk te verdelen over de beide opdrachtgevers, rekening houdend met de economische en juridische belangen van beiden.

Vervolgproces

Zodra we meer specifiek hebben bepaald wat de effecten zijn voor de twee opdrachtgevers en welke dekking hiervoor mogelijk is, worden afzonderlijk voorstellen voorgelegd aan Provinciale Staten en de gemeenteraad. De verwachting is dat deze voorstellen bij de Voorjaarsnota 2018 zullen worden ingebracht.

Hoogachtend,

.....

Opmerking [JG4]: Onder voorbehoud doorrekening financiële effecten vertraging en VTW's

Met vriendelijke groet,

Erica van Dijk,
Projectmanager

Gemeente Utrecht
Projectorganisatie Stationsgebied
Infra en Openbare Ruimte

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Bezoekadres Stadsplateau 1
Telefoon [REDACTED]
Internet www.utrecht.nl
Aanwezig maandag tot en met donderdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Bredt, Pauline [<mailto:Pauline.Bredt@provincie-utrecht.nl>]

Verzonden: maandag 23 oktober 2017 10:05

Aan: Greeven, Jan

CC: [REDACTED]; Dijk, Erica van

Onderwerp: RE: 1e concept bestuurlijke brief

Ha Jan en anderen
Hierbij mijn opmerkingen.

Groet Pauline

Van: Greeven, Jan [<mailto:j.greeven@utrecht.nl>]

Verzonden: vrijdag 20 oktober 2017 17:09

Aan: Bredt, Pauline

CC: [REDACTED]; Dijk, Erica van

Onderwerp: 1e concept bestuurlijke brief

Urgentie: Hoog

Hoi Pauline,
En schrijfgroep in cc,

Zoals besproken, bijgaand de eerste versie van concept bestuurlijke brief. Volgende week nader aan te vullen, maar misschien lukt het maandagochtend vast een slag te slaan? Dan kan tweede concept naar MT POUHL, ter voorbereiding op DR.

Fijn weekend!

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht
Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]
Internet www.utrecht.nl/PMB
Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 10 oktober 2017 16:19
Aan: Bredt, Pauline; [REDACTED]; Greeven, Jan; [REDACTED] Dijk,
Erica van
Onderwerp: Schrijfgroep Bestuurlijke notitie woensdag 11-10

Beste schrijfgroep,

Hierbij treffen jullie de voorbereiding die door Matthijs en mijzelf is getroffen voor het schrijfgroep overleg van morgen. Op basis van dit stuk willen wij de volgende bespreekpunten voorstellen:

1. Hoe ziet het besluit eruit? Wij hebben hier een voorzet voor gedaan.
2. Voorstel voor opbouw en inhoud van bestuurlijke notitie

Op verzoek van de taskforce is het moment van de schrijfgroep aangepast. De schrijfgroep zal bijeenkomen van 11.30-13.00 uur. Tot morgen!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

AT Osborne B.V.
Postbus 168
3740 AD Baarn

[REDACTED]
www.atosborne.nl



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”.

20171027A 1 concept bestuurlijke brief
mail

CONCEPT2 Statenbrief / Raadsbrief

Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage
november 2017

Bijlagen: halfjaarrapportage Uithoflijn 2017-H1
 raadsbrief 27-09-2017 'Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied'

Geachte leden van Provinciale Staten / de Raad,

In navolging van onze brief over de voortgang van de realisatie van de Uithoflijn d.d. 1 september 2017 informeren wij u nader over de aangepaste planning en de consequenties hiervan. Bijgevoegd treft u tevens de voortgangsrapportage Uithoflijn over de eerste helft 2017 aan.

In deze voortgangsbrief gaan we in op de actualiteit, de uitdagingen waar we voor gesteld zijn en de bestuurlijke keuzes die we hierin gemaakt hebben, of aan u zullen gaan voorleggen.

(In de statenbrief toevoegen:)

In antwoord op vragen vanuit de gemeenteraad is op 28 september 2017 een aanvullende raadsbrief verstuurd betreffende de complexiteit van de realisatie Uithoflijn in het stationsgebied. Om zowel Provinciale Staten als de gemeenteraad van dezelfde informatie over de voortgang te voorzien, is die brief als bijlage toegevoegd.

Terugblik

Zoals we u in eerdere brieven en voortgangsrapportages hebben gemeld, is de startdatum voor exploitatie van de Uithoflijn onder druk komen te staan door de complexiteit van de realisatie in het stationsgebied en in Utrecht Science Park De Uithof. De realisatie van deze tracédelen kon geen gelijke tred houden met onze ambitieuze planning, mede als gevolg van een aantal tegenvallers.

Eind 2016 hebben we een aantal maatregelen genomen om de samenwerking met de aannemer te verbeteren en de sturing op het project te versterken. Dit heeft onder andere geresulteerd in een versnelde aanleg van de traminfrastructuur naar en in USP De Uithof. Hier kan het grootste deel van het spoor binnenkort worden opgeleverd voor de testfase. Vooruitlopend op de oplevering is de afgelopen weken tussen de haltes WKZ en P+R De Uithof getest met een tramstel dat hier per dieplader naar toe is gebracht. Hierdoor kan de aannemer nu al een aantal maatregelen nemen om het eigenlijke testbedrijf na oplevering van de traminfrastructuur goed te laten verlopen.

Helaas is de complexiteit in het stationsgebied groter dan in De Uithof en hebben we te maken met een aantal tegenvallers die veel impact hebben op de planning van ons project en op de fasering in het hele stationsgebied. In de vorige voortgangsbrief van 1 september jl. en in de brief aan de raad van 28 september jl. is hier dieper op in gegaan en hebben we aangegeven dat de start van de Uithoflijn op 8 juli 2018 niet langer reëel is.

Eén van de beheersmaatregel die we hebben genomen, is het laten uitwerken van een gefaseerde ingebruikname van de lijn, waarbij eerst het traject tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof

in exploitatie gaat en pas na gereedkomen en testen van de halte Utrecht Centraal Centrumzijde de hele dienstregeling in werking treedt.

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

Afgelopen periode hebben we gebruikt om de actuele, aangepaste plannings van de Uithoflijn en het Stationsgebied op elkaar af te stemmen en een nieuwe geïntegreerde planning op te stellen. Uitgangspunt is dat gestart wordt met exploitatie van de Uithoflijn met voldoende robuustheid voor het veilig afhandelen van de grote stroom reizigers die van de Uithoflijn gebruik gaat maken. Deelexploitatie vanaf Vaartsche Rijn moet de startdatum niet nodeloos vertragen, dus deze moet worden ingepast binnen de voor volledige exploitatie geoptimaliseerde planning.

Binnen deze condities (en onder voorbehoud dat een aantal majeure risico's niet optreden) is het mogelijk om de Uithoflijn in de loop van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen:

- In het tweede kwartaal 2019 kan het tracé vanaf Vaartsche Rijn naar USP De Uithof ingezet worden, zodat we het dan beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast kunnen benutten.
- Uiterlijk in december 2019 kan de volledige exploitatie vanaf Utrecht Centraal starten en kan buslijn 12 vervallen.
- Het koppelen van de dienstregeling tussen Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein/IJsselstein is voorzien in 2020. Naar verwachting zijn dan ook de haltes en tramstellen van dat tracé vernieuwd.

Opmerking [JG1]: Onder voorbehoud uitkomsten onderzoek Riskenering

Dat ingebruikname van de tramlijn niet meer in 2018 kan starten, wat eerder wel de verwachting was, komt vooral door de noodzaak om een nieuwe fundering (onderheide spoorplaat) te maken onder Utrecht Centraal, op de fundering van de OV-terminal. Het ontwerp en de uitvoering hiervan kost veel tijd. Hierdoor is er pas maanden later dan voorzien een bruikbaar spoor beschikbaar door het stationsgebied om tramstellen aan- en af te voeren. De tramstellen die nodig zijn voor het proefbedrijf en voor de exploitatie moeten regelmatig terug naar de remise in Nieuwegein voor onderhoud.

Onderzocht is nog of het test- en proefbedrijf niet verder kan worden ingekort, om een eerdere start mogelijk te maken. Een veilige en robuuste start van de tramlijn, waarbij ook deels over een gecombineerde bus- en trambaan wordt gereden en door het drukke Utrecht Science Park, vraagt echter om een gedegen testperiode en volwaardige beproeving. Hierbij worden niet alleen de infrastructuur en het materieel getest, maar ook moeten trambestuurders, buschauffeurs en mede weggebruikers ervaring opdoen en wennen aan de nieuwe lijn. Bij het detailleren van de planning voor het proefbedrijf is gebleken dat de daarvoor gereserveerde tijd in de oorspronkelijke planning ook echt nodig is.

Risico's nemen af, maar zijn niet verdwenen

De bijgestelde planning is met betrokken partijen (opdrachtgevers, projectorganisatie, aannemers, beheerders, exploitant, concessiehouder) afgestemd en extern getoetst en wordt als haalbaar en solide gezien. Voor de planning geldt een slagingskans van 85%, want er blijven tot oplevering altijd nog risico's aanwezig.

De risico's zijn door een extern bureau gewogen en een set met beheersmaatregelen is opgesteld om goed te kunnen sturen op de nieuwe planning. Daarmee zijn de risico's in beeld en kunnen deze worden gecontroleerd, maar ze zijn niet verdwenen.

Er is één majeur risico dat pas na de testfase in USP De Uithof kan worden uitgesloten (Q2 2018), dat betreft het risico op electromagnetische beïnvloeding van gevoelige apparatuur van het UMC Utrecht en de Universiteit Utrecht langs de trambaan. Als de maatregelen die we hiervoor hebben toegepast in de traminfrastructuur onvoldoende effect sorteren, dienen de tramstellen te worden voorzien van een accu-pakket. In dat geval loopt het project een jaar extra vertraging op.

Tenslotte blijft de complexiteit in het stationsgebied bestaan en daarmee een aantal risico's die maken dat we nog steeds voorzichtig zijn met het noemen van een definitieve nieuwe startdatum:

- het werken op een 'postzegel' op het stationsplein blijft een aandachtspunt; de manoeuvreerruimte (letterlijk en figuurlijk) is beperkt,
- dit vraagt om een goede samenwerking en continue afstemming tussen alle partijen, publiek en privaat, zowel bij de voorbereiding als op de werkvloer bij de uitvoering,
- de verschillende projecten en het faciliteren van loopstromen en expeditie blijven een sterke afhankelijkheid houden; het domino-effect blijft bestaan,
- voor het funderen van het spoor onder Utrecht Centraal en langs de nieuwe fietsenstalling moet de aannemer nog 'de grond in', waarbij altijd een verhoogd risico is op onverwachte obstakels.

Voordelen van gefaseerde in gebruik name

We hebben de voor- en nadelen van het al dan niet in het voorjaar 2019 starten met rijden vanaf Vaartsche Rijn tegen elkaar afgewogen en daarbij kunnen concluderen dat deze gedeeltelijke exploitatie een positief effect heeft op een succesvolle ingebruikname van de volledige Uithoflijn eind 2019 tegen geringe meerkosten.

Met een gefaseerde in gebruik name kunnen we extra dienstverlening aan reizigers bieden, wordt het beschikbare materieel vast benut, kunnen we ervaring opdoen zodat het proefbedrijf voor volledige exploitatie korter kan en verlagen we de risico's bij de start van de volledige in gebruik name.


Financiële consequenties

Met het uitstel van de start van de tramlijn, het langer in bedrijf houden van lijn 12, de extra bouwwerkzaamheden en bouwtijd zijn extra kosten gemoeid. Ook het gefaseerd in gebruik nemen kost geld, hoewel dat beperkt is, zeker gezien de voordelen die hiervoor genoemd zijn.

Deze extra kosten voor het project zijn berekend op 33 miljoen, op een actuele projectbegroting van 427 miljoen. Ten opzichte van de oorspronkelijke raming van 445 miljoen (voor aanbesteding materieel en infrastructuur) wordt de Uithoflijn 15 miljoen duurder dan geraamd.

De meerkosten die het gevolg zijn van de latere en gefaseerde start van de Uithoflijn zullen op basis van de Bestuurs- en Uitvoeringsovereenkomsten tussen gemeente en provincie worden gedeeld. In de bestuursovereenkomst is de verdeelsleutel tussen beide opdrachtgevers bepaald naar rato van de financiële inbreng in de projectbegroting: namelijk 76% provincie Utrecht en 24% gemeente Utrecht. Een deel van deze financiering komt van het Rijk.

Opmerking [JG2]: Onder voorbehoud doorrekening financiële effecten vertraging en VTW's



Niet alle kosten zijn gedurende het project verdeeld volgens deze sleutel. In een aantal uitvoeringsovereenkomsten is hier bewust van afgeweken. Uiteindelijk is de provincie Utrecht eindverantwoordelijk voor het project en wordt eigenaar van de infrastructuur en het materieel. De inbreng van de gemeente Utrecht betreft vooral de levering van de ondergrond, deels het leveren van de onderbouw en de inrichting van de omgeving. Dit verklaart ook het verschil van de financiële inbreng in het project.

Vervolgproces

Zodra we meer specifiek hebben bepaald wat de effecten zijn voor de twee opdrachtgevers en welke dekking hiervoor mogelijk is, worden afzonderlijk voorstellen voorgelegd aan Provinciale Staten en de gemeenteraad. De verwachting is dat deze voorstellen bij de Voorjaarsnota 2018 zullen worden ingebracht.

Hoogachtend,

.....

Burgemeester en Wethouders
 Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
 Telefoon 14 030
 www.utrecht.nl



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 gevolggkosten van de inpassing als een lump sum bijdrage aan de gemeente worden vergoed. De gemeente zorgt voor het functievrij 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 werkerreinen 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 functievrij 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.

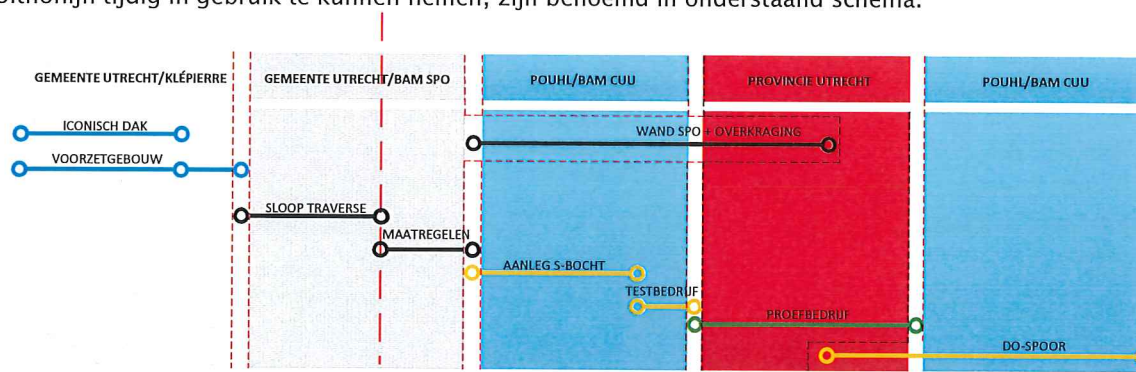
Tijdens een bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied op 31 mei 2017 is geconstateerd dat de maatregelen op het grootste deel van het tracé effect opleveren én dat het halen van de planning voor de Uithoflijn in het stationsgebied nog grote risico's kent. Er is nadrukkelijk bevestigd dat de tijdige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

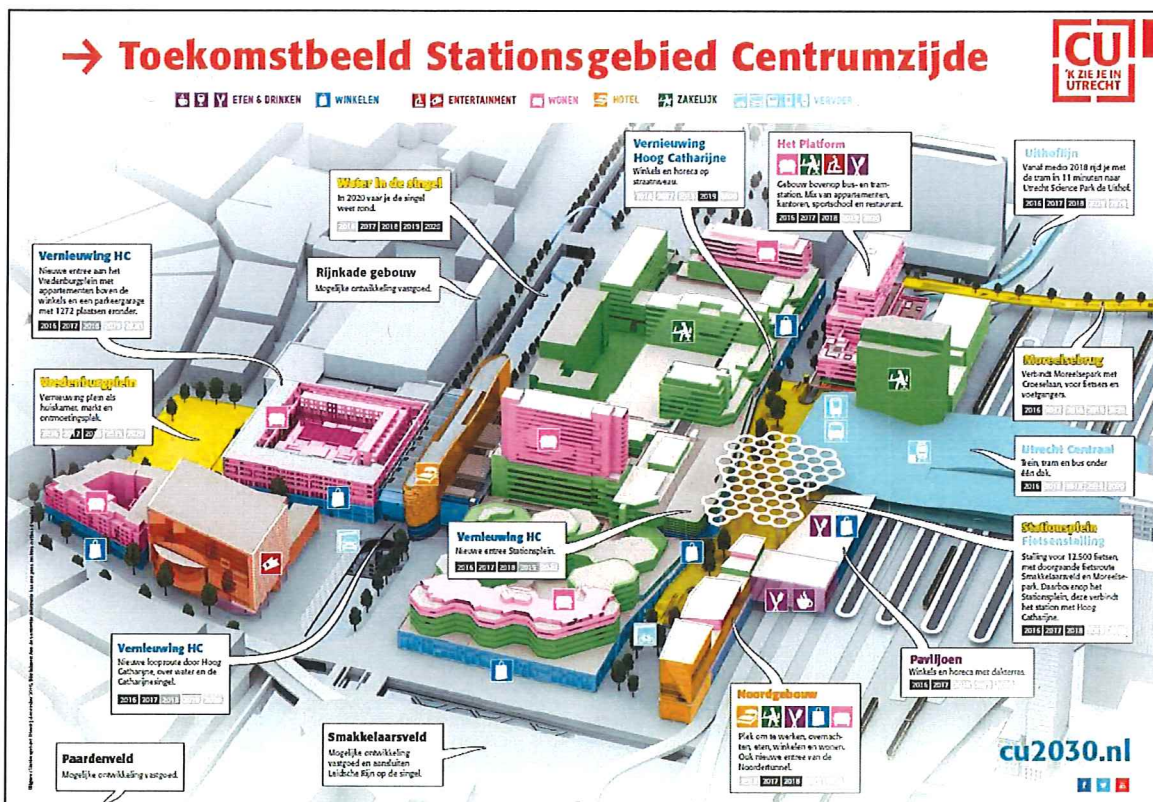
- Aangepaste fasering in verband met de benodigde conditionering van de ondergrond onder Utrecht Centraal is nodig, om tot een stabiele bodem onder het tracé te komen. Verschillende technische oplossingen worden onderzocht, maar naar het zich nu laat aanzien is een zettingsvrije ondergrond alleen te 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 –onvoorzien– 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 ontwikkelingen 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.

Burgemeester en Wethouders

Datum 28 september 2017
Ons kenmerk 4797101



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,

Bestuurlijke Voortgangsrapportage 2017-H1



Periode: Januari tot en met juni 2017

Onderwerp: voortgang project Uithoflijn

Nummer: VGR-UHL-2017-H1

**Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum:
30 juni 2017**

1 Stoplichtrapportage

Bestuurlijke besluitvorming	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Budget	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Kosten- en dekkingsraming	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Planning	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Risico-ontwikkeling	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	

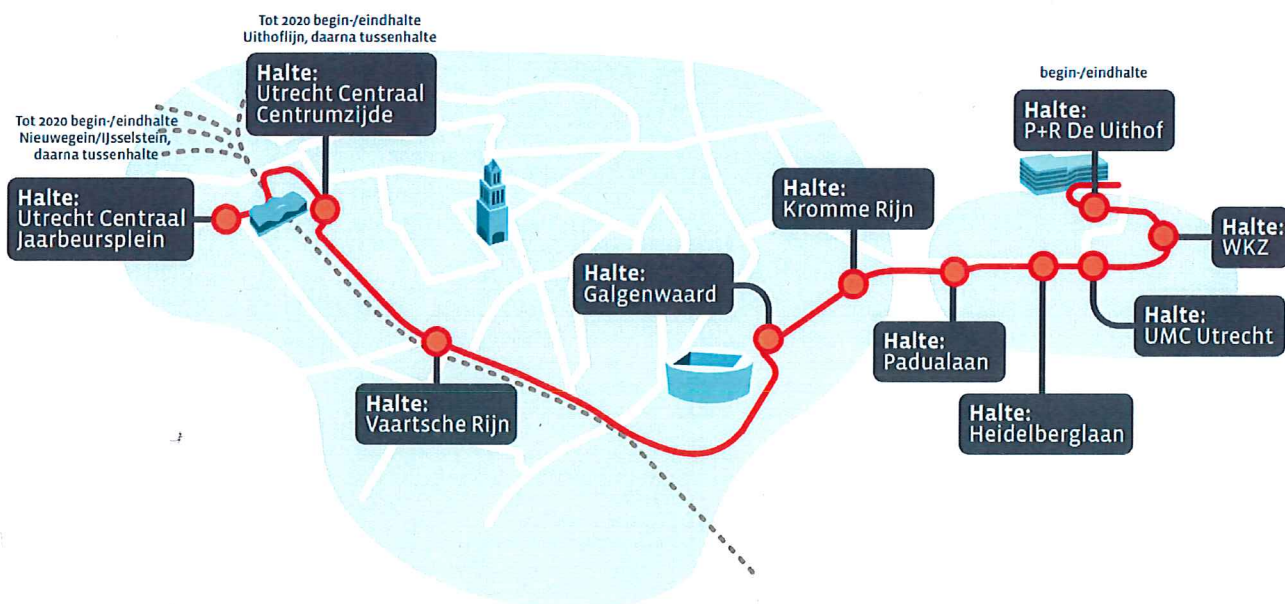
Betekenis kleuren:

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

2 Projectomschrijving

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

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



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

70 km per uur
is de maximale snelheid
van de Uithoftram

27 nieuwe tramstellen
24 stuks in dienst en 3
reserve

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

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

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

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

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

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

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

25.000 mensen
reizen nu dagelijks met
buslijn 12 naar De Uithof

216 reizigers
per tram, 62 zitplaatsen
en 2 rolstoelplaatsen

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

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

3 Voortgangsrapportage

Deze halfjaarlijkse bestuurlijke voortgangsrapportage over de voorbereiding en de uitvoering van de Uithoflijn betreft de periode van januari 2017 tot en met juni 2017. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling van het project en de beheersing daarvan.

De planning van het project Uithoflijn blijft onverminderd onder druk staan. Het tracé loopt door en langs gebieden die volop in ontwikkeling zijn. Om beter en slagvaardiger met deze complexe uitdagingen om te kunnen gaan, hebben de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en BAM-CUU eind 2016 besloten om op een andere manier te gaan samenwerken. Provinciale Staten en de gemeenteraad zijn hierover op 15 december 2016 per Statenbrief respectievelijk commissiebrief geïnformeerd. In december 2016 is de structuur van de projectorganisatie daarom gewijzigd. Samen met de aannemer is in beeld gebracht wat de complexiteit betekent voor de planning en welke maatregelen nodig zijn om de risico's goed te beheersen. Er is een plan van aanpak met de aannemer afgestemd, op basis waarvan slagvaardiger wordt gewerkt. Een en ander is inmiddels verwoord in de Statenbrief respectievelijk commissiebrief van 14 juni 2017.

Het plan van aanpak leidt tot een gewijzigde planning van de oplevering van de traminfrastructuur in het Stationsgebied en het overige deel tot en met P+R De Uithof (SABUTO). Voor het deel SABUTO (van de Adama van Scheltemabaan tot de eindhalte P+R De Uithof) is afgesproken dat BAM-CUU er zorg voor draagt dat het Testbedrijf per 16 oktober 2017 kan starten. Voor het Stationsgebied is een Taskforce ingericht waarin alle betrokken partijen intensief met elkaar samenwerken om de complexe opgave adequaat te realiseren met als doel realiseren van de deadline van 8 juli 2018 voor het in exploitatie gaan van de gehele lijn. Afhankelijk van de ontwikkelingen in het Stationsgebied wordt als terugvaloptie ook een deelexploitatie tussen stations Vaartsche Rijn en P+R De Uithof uitgewerkt, waarbij exploitatie in het Stationsgebied later zal starten.



Werkzaamheden Adama van Scheltemabaan

Inpassing Uithoflijn in het Stationsgebied

In eerdere voortgangsrapportages is al aangegeven dat het risico op vertragingen in het Stationsgebied groot is. Dit risico blijft onverminderd aanwezig. De planning staat hier onder druk, met name door:

- Een aangepaste fasering in verband met de benodigde conditionering van de ondergrond onder Utrecht Centraal om tot een stabiele bodem onder het tracé te komen. Verschillende technische oplossingen worden onderzocht, waaronder een hybride en een onderheide spoorplaat.

- De onvoorziene noodzaak om de ondergrond van de geïntegreerde tafelconstructie voor het zuidgebouw te stabiliseren
- 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 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. De opdrachtgevers hebben een Taskforce Stationsgebied in het leven geroepen die stuurt op een intensieve afstemming van de mogelijkheden met als doel om de initiële planning van de Uithoflijn te realiseren, rekening houdend met de planning en afstemming met aanpalende projecten.

Utrecht Science Park De Uithof

Op het tracé naar en in USP De Uithof is op basis van het plan van aanpak grote inzet gepleegd om de ondergrond, kruisingen en bovenbouw gereed te maken voor oplevering op 13 oktober 2017, zodat daarna de testfase kan beginnen. Dit heeft het nodige gevraagd van de omgeving en afstemming met andere bouwprojecten in het gebied. Diepriolen zijn vernieuwd, kabels en leidingen verlegd, beton en staal aangebracht en diverse haltes voorbereid. Hier wordt de Uithoflijn dan ook goed zichtbaar in het straatbeeld.

Traminfrastructuur

Algemeen

De planning van de aanleg van de integrale infrastructuur blijft onder druk staan. Dit komt vooral door de gelijktijdige realisatie van diverse projecten in het Stationsgebied met een grote mate van onderlinge afhankelijkheid.

Vanuit de ingezette beheersmaatregelen voor het SABUTO trace heeft BAM-CUU aangegeven dat het noodzakelijk is op enkele onderwerpen sneller de uitvoering in te gaan dan dat volledig afgeronde, geïntegreerde ontwerpen klaarliggen. Als beheersmaatregel hiervoor heeft BAM-CUU extra capaciteit op de keuringen van het werk ingezet.

Stationsgebied

De belangrijkste issues in het Stationsgebied zijn al benoemd bij de algemene inleiding van dit hoofdstuk onder kopje '*Inpassing Uithoflijn in het Stationsgebied*'. Aanvullend hierop:

- De gemeente Utrecht heeft geconstateerd dat het spoor dat is aangelegd in de Leidseveertunnel niet de juiste spoorbreedte heeft. Als oplossing is gekozen voor het slijpen van de rails in de zomer van 2017. Eind augustus wordt beoordeeld of deze oplossing voldoet.
- Aan de oostzijde van het stationsgebied, langs de fundamenteën van de OV-terminal, is een zettingsvrije hybride spoorplaatoplossing nodig een stabiele ondergrond te realiseren. Twee alternatieve oplossingen worden in Q3 verder uitgewerkt.
- Om planningsrisico's te mitigeren wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en inpasbaarheid van een tijdelijke spoorconstructie, opdat zo snel mogelijk na sloop traverse de tram in exploitatie kan
- Het faseringsvraagstuk rond werkzaamheden van diverse bouwbedrijven in het Stationsgebied naast het in passen van de loopstromen en de afhandeling van de expeditie van NS binnen/naast de werkterreinen wordt in intensieve afstemming tussen Stationsgebied, NS en de projectorganisatie uitgewerkt.
-



Werkzaamheden naast de spoorlijn Utrecht-Arnhem, ter hoogte van de Laan van Maarschalkerweerd

SABUTO

De uitvoeringswerkzaamheden in het SABUTO deel vorderen inmiddels goed. De grootste uitdagingen zijn te vinden in juiste faseringen van werkzaamheden rond het kruispunt Koningsweg, Herculesbrug en vele punten in het Uithofgebied waar met name de kruising Heidelberglaan/Universiteitsweg veel afstemming met stakeholders vraagt.

De eerste testwerkzaamheden hebben plaatsgevonden vanaf het opstel terrein bij P+R De Uithof. Daarbij is naar voren gekomen dat enkele deelcomponenten beter op elkaar moeten worden afgestemd, voor we met daadwerkelijk testen met materieel kunnen beginnen.

Trammaterieel

Levering

De eerste tram is op 8 december 2016 in goede orde afgeleverd bij de Remise en is op 18 januari 2017 aan het publiek en pers gepresenteerd. De media aandacht naar aanleiding van dit event is zeer positief geweest.

In Q1 is de geplande levering van het tweede tramvoertuig vertraagd. Reden hiervoor is dat tijdens de finale inspectie in de fabriek opleverpunten genoteerd zijn die niet in de remise in Nieuwegein opgelost kunnen worden. De leverancier heeft noodzakelijke proces- en kwaliteitsmaatregelen doorgevoerd om dit bij volgende leveringen te voorkomen. Inmiddels zijn 6 tramvoertuigen geleverd en liggen we weer op schema.

Testen

Vanaf januari zijn de testen op het Remiseterrein gestart en vanaf februari zijn nachtelijke testen gestart op de SUNIJ-lijn.



Testrit met zandzakken – als gewicht van reizigers

Typetoelating

De typetoelating van de nieuwe tram heeft enkele weken vertraging opgelopen. Daarnaast heeft de interne review van safetydocumenten langer geduurd dan gepland. Oorzaak hiervoor is onder meer dat in het toelatingstraject rekening moet worden gehouden met de nieuwe Wet lokaal spoor. Onze tram is namelijk de eerste tram in Nederland die volgens de nieuwe wet wordt toegelaten.

In Q2 heeft er een voortgangsoverleg met IL&T plaatsgevonden. In dit overleg is het proces uitgelegd wat moet leiden tot typetoelating van het trammaterieel. ILT heeft aangegeven vertrouwen te hebben in het veiligheidsdossier van CAF en werkt mee aan een toelating voor 1 augustus 2017.

Vorbereiding op Exploitatie en Beheer

Test- en Proefbedrijf Uithoflijn

- De eerste testen voor de Traminfrastructuur hebben plaatsgevonden, dit betroffen testen van de camera's die zijn geplaatst op het P+R opstelrein en enkele testen m.b.t. de tractie energievoorziening.
- Voor het Test- en Proefbedrijf wordt inmiddels rekening gehouden met een gedeelde uitvoering qua tracédelen. Voor de tracédelen SABUTO wordt erop gestuurd de testen op 16 oktober 2017 te laten aanvangen. Voor het tracédeel Stationsgebied is nog geen planning vastgesteld waarin een startdatum van de testen op dat tracédeel is opgenomen.
- Het Proefplan waarin de proeven zijn opgenomen die tijdens het Proefbedrijf uitgevoerd moeten worden is vastgesteld. Dit wordt nu verder gedetailleerd in een ontwerp proefbedrijf waarin ook de bovenstaande scenario's worden beschreven.

Beheer

Verwacht wordt dat in oktober 2017 de onderhoudsaannemer voor de infrastructuur start met het voorbereiden op het beheer van de Uithoflijn namens de provincie. De projectorganisatie zal een opleidingsprogramma voor deze aannemer aanbieden om een goede overdracht van beheer te borgen. Er zijn afspraken gemaakt over de procedure van overdracht.

Nevenprojecten

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

Nevenprojecten provincie Utrecht

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

Een ander nevenproject is de spoorwegbeveiliging (AHOB-systeem) op de Koningsweg. Dit project kent een aantal knelpunten, waardoor deze deellevering een aantal belangrijke mijlpalen gemist heeft. Provincie Utrecht heeft een externe auditor opdracht gegeven om op dit project een audit uit te voeren en met verbetervoorstellen te komen.

Randvoorwaardelijke projecten in het stationsgebied

De realisatie van de randvoorwaardelijke projecten Stationsplein Oost (fietsenstalling, plein, dak), de 'geïntegreerde tafelconstructie, GIT' (waarop Het Platform zal worden gerealiseerd) en de sloop van de traverse vragen voortdurende afstemming. Na voorbereidende werkzaamheden voor de fundering van de GIT bleek de tussenliggende grond dusdanig geroerd, dat extra conditionering noodzakelijk was. BAM-CUU heeft hiervoor menggranulaat aangebracht. Dit werk is nagenoeg gereed, inclusief extra maatregelen voor Kabels en Leidingen in dit gebied.

Het definitieve ontwerp voor de vaste trappen van de tramhaltes naar de hal van Utrecht Centraal is vastgesteld. De gemeente verstrekt opdracht aan BAM om deze trappen te realiseren.

4 Bestuurlijke besluitvorming

status groen 

	t/m 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Kaders	<p>Masterplan Stationsgebied en tracé HOV om de Zuid vastgesteld</p> <p>Keuze voor tram i.p.v. bus</p> <p>BRU: Tramnetwerk 2025</p> <p>GU stelt BP Trambaan AvS-baan – A27 vast</p> <p>MKBA en Business Case</p> <p>Principebesluit BRU, projectbesluit GU</p>	<p>April: GU en BRU stellen VO+ uitvoeringsbesluit vast</p> <p>November: DB stelt uitgangspunten materieel vast</p>	<p>April: GU stelt bestemmingsplan Kruisvaartbaan vast</p> <p>Juni: GU en BRU stellen DO vast</p> <p>Juni/juli: SG stelt inkoopplannen en projectplan vast</p> <p>November: SG stemt in met BRU-advies om te kiezen voor sectionering vanwege de EMC-problematiek in De Uithof</p> <p>December: SG stelt geactualiseerde DO + raming vast</p>	<p>September en oktober: Bestemmingsplan-nen HOV-baan De Uithof, Westflank Stationsgebied en Smakkelaarsveld onherroepelijk</p> <p>Oktober: AB stelt actualisatie beschikbaar budget Uithoflijn vast 1 (DB) en 17 december (AB): Instemming met contracten voor traminfrastructuur en trammaterieel december: 1^e Kamer bevestigt 2^e Kamerbesluit tot opheffing WGR+</p>	<p>Januari: Besluit aankoop gronden Oosterspoorbaan</p> <p>Mei: Realisatie bergingen en buurtstallingen</p> <p>December inwerkingtreding Wet Lokaal Spoor (afdeling OV beheerder in de zin van deze wet)</p>	<p>Trambaan-contour Utrecht, gewijzigde versie vastgesteld door Gedeputeerde Staten</p>		
	t/m 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Overeenkomsten	<p>Subsidie BRU aan GU voor HOV om de Zuid Overeenstemming BRU / GU over aankoop Cranenborch en tracéwijziging Samenwerkingsovereenkomst BRU / GU</p>	<p>Juni: Bestuursovereenkomst BRU / GU</p> <p>Juli: Uovk Tijdelijke Eindhalte Jaarbeursplein</p>	<p>Juli: Uovk Kruisvaartbaan</p>	<p>Maart: Hoofdvk Uithoflijn in De Uithof</p> <p>Oktober: : 7 Uovk's GU/BRU Meerpactijen overeenkomsten t.b.v. overdracht BRU→ provincie Allonge (actualisatie) Bestuursovereenkomst</p> <p>december:Contractering Traminfrastructuur met BAM</p>	<p>Januari: contract Levering Trammaterieel CAF</p> <p>Oktober: Uovk CAR-verzekering tPU/GU</p> <p>November: Overeenkomsten Tafelconstructie Het Platform</p>	<p>September: nadere overeenkomst met BAM-CUU</p> <p>Juni: overeenkomst 'Uithoflijn in relatie tot Laan van Puntenburg 100'</p>		

Financiën Traminfrastructuur

Ten aanzien van de financiën voor traminfrastructuur blijft de dekking ten opzichte van vorig halfjaar onveranderd op € 341,7 mln.

Voor het tracé-deel SABUTO kan door de aanvullende afspraken met BAM CUU met een grote mate van zekerheid de verwachte kosten bepaald worden. Het stationsgebied daarentegen kent een aantal ontwikkelingen die tot kostenstijgingen zullen leiden. Het is nog niet duidelijk welk deel van deze kosten ten laste gebracht kan worden aan partijen buiten de projectorganisatie. Onderdeel van de te verwachten extra kosten in het Stationsgebied zijn onder meer conditioneringskosten ter hoogte van de GIT.

Tot heden zijn kosten waar het nog onduidelijk was welke partij de dekking hiervoor leverde, voornamelijk ten laste gebracht van het projectonvoorzien. Het projectonvoorzien zal echter niet toereikend zijn om al deze kosten te dragen inclusief de benodigde dekking voor het gewogen risicoprofiel, daarmee krijgt dit onderdeel de status "Oranje".

Het financieel gewogen risicoprofiel bedraagt € 19,4 mln. (vorig halfjaar: € 28,7 mln.).

Her risicoprofiel wordt enerzijds positief beïnvloed door de grote mate van zekerheid van de kosten op het trace-deel SABUTO. Anderzijds nemen de risico's in het stationsgebied toe. Per saldo daalt het gewogen risicoprofiel tot 19,4 mln.

Het beschikbare project onvoorzien voor het afdekken van het gewogen risicoprofiel bedraagt € 22,1 mln. (vorig halfjaar: eveneens € 22,1 mln.).

Trammaterieel

Wat betreft trammaterieel is de dekking ongewijzigd gebleven, € 85,2 mln.

De geraamde kosten dalen van € 84,5 mln (vorig halfjaar) naar € 77,4 mln. Deze daling komt voort uit de fase waarin het deelproject trammaterieel zich bevindt na de opleveren en beoordeling van de kwaliteit van de eerste trams.

Het gewogen projectrisico voor trammaterieel is gedaald naar € 3,0 mln. ten opzichte van € 6,4 mln. vorig halfjaar. Het beschikbare project onvoorzien voor het afdekken van de gewogen projectrisico's bedraagt € 6,9 mln.

6 Planning

status rood



De planning staat dusdanig onder druk door de vele risico's in het stationsgebied dat deze de status "Rood" gekregen heeft. Om er voor te zorgen dat de kans maximaal is dat de planning wel gehaald wordt, wordt er intensief samengewerkt met BAM CUU, de provincie en de gemeente. Er is een maatregelenpakket afgesproken om de infrastructuur tijdig op te leveren en een taskforce ingesteld om de complexiteit van het Stationsgebied te managen. Echter het blijft onzeker of dit zal leiden tot een tijdige oplevering in het Stationsgebied.

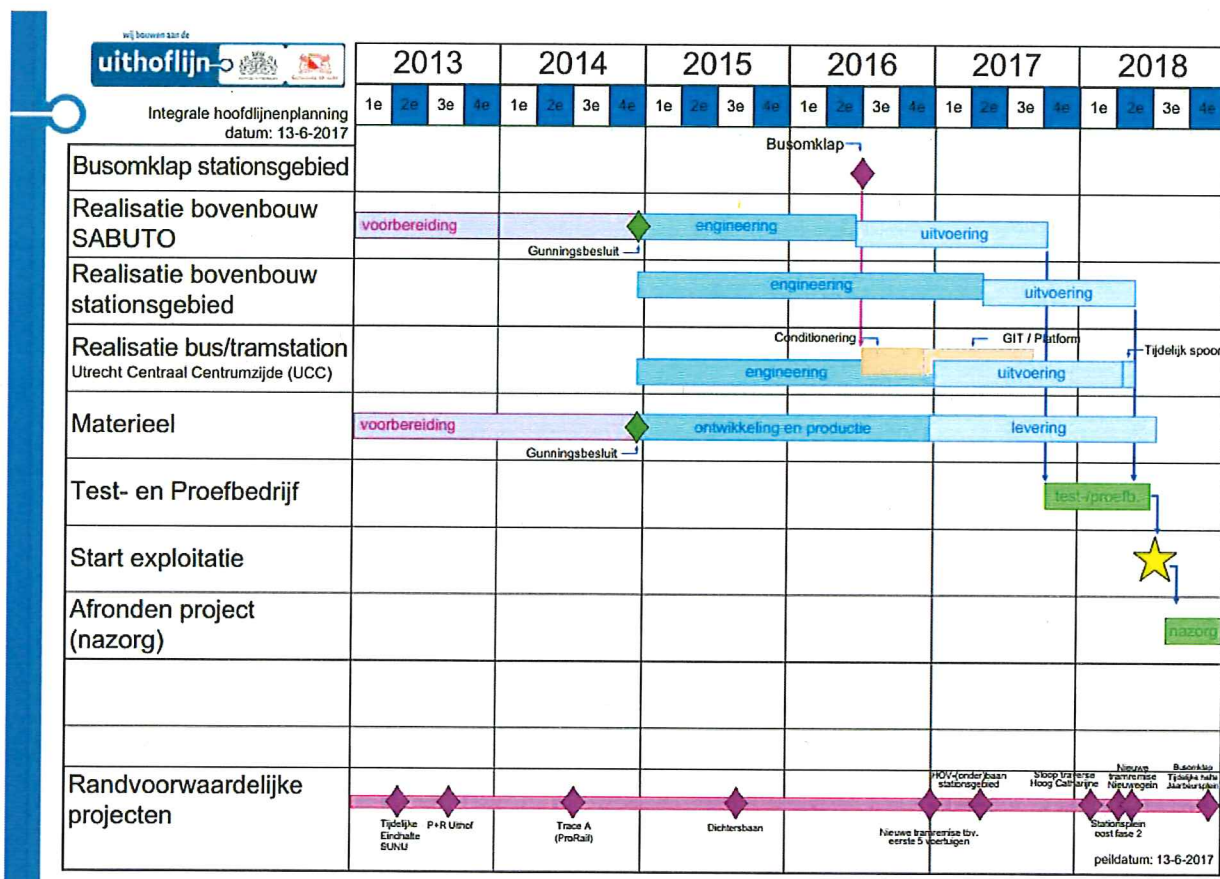
Tracedeel SABUTO

De realisatie van Tracedeel SABUTO is volgens de planning op 13 oktober gereed. In het afgelopen kwartaal heeft BAM-CUU hard gewerkt en is er veel vordering gemaakt. Vervolgens gaat het testbedrijf van start. De voorbereidingen daarvan zijn in volle gang en in kwartaal 3 starten de eerste testen.

Tracedeel Stationsgebied

De planning van het tracedeel Stationsgebied kent vele risico's. BAM-CUU heeft aangegeven zich maximaal in te spannen om ook op dit tracedeel tijdig gereed te zijn voor start proefbedrijf. De planning van BAM-CUU is op dit tracedeel echter afhankelijk van meerdere partijen. Ook blijft er een onzekerheid over het tijdstip van verwijderen van de Traverse. De taskforce Stationsgebied stuur er echter op aan om deze issues op te lossen en voor een tijdige oplevering van het tracedeel te zorgen. In week 34 wordt in een bestuurlijk overleg tussen gemeente en provincie de haalbaarheid van de planning in het stationsgebied beoordeeld.

Hieronder de vigerende planning op hoofdlijnen tot en met 2018.



7 Risico-ontwikkeling

status oranje 

Per kwartaal actualiseert de projectorganisatie haar risicoanalyse. De ontwikkeling van de omvang van de risico's van het eerste halfjaar 2017 ziet er als volgt uit, ten opzichte van het tweede halfjaar 2016:

- Het risicoprofiel van de Uithoflijn is in het eerste half jaar 2017 ten opzichte van tweede half jaar 2016 per saldo gedaald. Hierbij zijn 15 risico's gesloten voornamelijk op het SABUTO trace en 8 nieuwe benoemd.
- Het sluiten van risico's vloeit voort uit de overeenkomst met BAM over het SABUTO deel en de verdere afhechting van wijzigingsverzoeken.
- Het benoemen van nieuwe risico's is het resultaat van het detailleren van risico's in het stationsgebied.

De verbetermaatregelen van BAM hebben geleid tot een verbetering van het risicoprofiel op het SABUTO onderdeel. Echter nieuwe risico's zijn ontstaan in het stationsgebied.

Op grond van de risico's in het Stationsgebied blijft de status met betrekking tot de Risico-ontwikkeling oranje.

[REDACTED]

Van: Greeven, Jan
Verzonden: vrijdag 27 oktober 2017 14:37
Aan: Jonkers, Dick; Nelissen, Peter
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Concept bestuurlijke brief
Bijlagen: CONCEPT2 Statenbrief - Raadsbrief - 20171027 - versie JG.docx; 20170928 - Raadsbrief Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied.pdf; Rapportage 2017 H1 UHL - versie concept DR.docx

Heren,

Bijgaande concept bestuurlijke brief (en bijlagen) voor de DR van a.s. dinsdag ligt ook bij schrijfgroep Taskforce (en dus bij Pauline en [REDACTED]) voor reactie, maar het lijkt me goed als jullie ook even meekijken.

Data en bedragen in de brief zijn nog nadrukkelijk onder voorbehoud!

Fijn weekend!

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

Telefo [REDACTED]

E-mai [REDACTED]

Internet www.utrecht.nl/PMB

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

30/10/17

Melgers, Ton

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 30 oktober 2017 17:21
Aan: Dopperen, Ron van; e.nienhuis@utrecht.nl
CC: Hoogveld, Ingeborg; Melgers, Ton
Onderwerp: CONCEPT staten- en raadsbrief + CONCEPT woordvoeringslijn en q&a's
Bijlagen: 171031_Bijlage 3.2 Woordvoeringslijn.pdf; 171031_Bijlage 3.1 CONCEPT Statenbrief - Raadsbrief.pdf

Urgentie: Hoog

Ha Ron, hoi Eefje,
Morgenochtend wordt in de Directieraad Uithoflijn bijgaande conceptbrief (en wellicht ook conceptwoordvoeringslijn) besproken. De stukken zijn zojuist aan de directieraadsleden verzonden. Woensdagmiddag 12 u moeten de (aangepaste) stukken aan de Stuurgroepleden (wethouders en gedeputeerde) verzonden. Het betreft het bericht over definitieve vertraging: hoeveel en hoe duur.

Willen jullie meelesen/meedenken? E.e.a. in vertrouwen en wetende dat de stukken n.a.v. de Directieraad morgen nog aangepast kunnen worden.

Ik heb voor morgen als boodschap meegegeven dat we alleen met een wonder de kop **Uithoflijn weer x vertraagd en x duurder** kunnen voorkomen. **Heeft iemand nog een toverstaf?**

Alvast dank en groeten,
[REDACTED]

Met vriendelijke groet,

Diane Marbus
Communicatieadviseur/woordvoerder



Bekijk ook eens onze website: www.uithoflijn.nl

Laan van Maarschalkerweerd 2a
Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

[REDACTED]

E [REDACTED]

Denk aan het milieu voordat u dit bericht print!

CONCEPT Statenbrief / Raadsbrief

Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage
november 2017

Bijlagen: halfjaarrapportage Uithoflijn 2017-H1
 raadsbrief 27-09-2017 'Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied'

Geachte leden van Provinciale Staten / de Raad,

In navolging van onze brief over de voortgang van de realisatie van de Uithoflijn d.d. 1 september 2017 informeren wij u nader over de aangepaste planning en de consequenties hiervan. Bijgevoegd treft u tevens de voortgangsrapportage Uithoflijn over de eerste helft 2017 aan.

In deze voortgangsbrief gaan we in op de actualiteit, de uitdagingen waar we voor gesteld staan en de bestuurlijke keuzes die we hierin gemaakt hebben, of aan u zullen gaan voorleggen.

(In de statenbrief toevoegen:)

In antwoord op vragen vanuit de gemeenteraad is op 28 september 2017 een aanvullende raadsbrief verstuurd betreffende de complexiteit van de realisatie Uithoflijn in het stationsgebied. Om zowel Provinciale Staten als de gemeenteraad van dezelfde informatie over de voortgang te voorzien, is die brief als bijlage toegevoegd.

Terugblik

Zoals we u in eerdere brieven en voortgangsrapportages hebben gemeld, is de startdatum voor exploitatie van de Uithoflijn onder druk komen te staan door de complexiteit van de realisatie in het stationsgebied en in Utrecht Science Park De Uithof. De realisatie van deze tracédelen kon geen gelijke tred houden met onze planning, mede als gevolg van een aantal tegenvallers.

Eind 2016 hebben we een aantal maatregelen genomen om de samenwerking met de aannemer te verbeteren en de sturing op het project te versterken. Dit heeft onder andere geresulteerd in een extra inspanning om de traminfrastructuur naar en in USP De Uithof tijdig op te leveren. Vooruitlopend op de oplevering is de afgelopen weken tussen de haltes WKZ en P+R De Uithof getest met een tramstel dat hier per dieplader naar toe is gebracht. Hierdoor kan de aannemer nu al een aantal testen uitvoeren om het eigenlijke testbedrijf na oplevering van de traminfrastructuur sneller te laten verlopen.

In de fasering van de realisatie van het stationsgebied rond Utrecht Centraal hebben we te maken met een aantal tegenvallers die veel impact hebben op de planning van ons project. In de vorige voortgangsbrief van 1 september 2017 en in de brief aan de raad van 28 september 2017 is hier dieper op in gegaan en hebben we aangegeven dat de start van de Uithoflijn op 8 juli 2018 niet langer reëel is.

Eén van de beheersmaatregelen die we hebben genomen, is het laten uitwerken van een gefaseerde in gebruikname van de lijn, waarbij eerst het traject tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof

Opmerking [JG1]: Hier nog iets opnemen over resterende risico's op Sabuto-trace (Herculesbrug / Bombardier / bovenleidingportalen / dossier)?

in exploitatie gaat en ná gereedkomen en testen van de halte Utrecht Centraal Centrumzijde de dienstregeling over de hele lijn in werking treedt.

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

Afgelopen periode hebben we gebruikt om de actuele, aangepaste planningen van het Stationsgebied af te stemmen op die van de Uithoflijn en een nieuwe geïntegreerde planning op te stellen. Uitgangspunt is dat gestart wordt met exploitatie van de Uithoflijn met voldoende robuustheid voor het veilig afhandelen van de grote stroom reizigers die van de Uithoflijn gebruik gaat maken¹. De gedeeltelijke exploitatie vanaf Vaartsche Rijn moet worden ingepast binnen de voor volledige exploitatie geoptimaliseerde planning.

Binnen deze condities is het mogelijk om de Uithoflijn in de loop van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen:

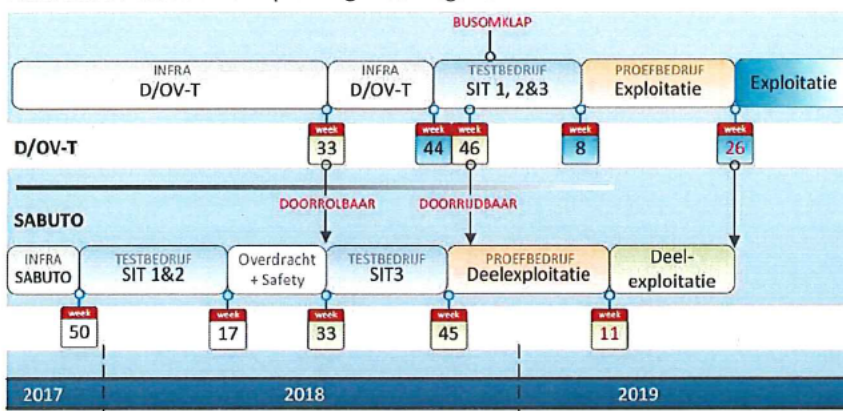
- In het tweede kwartaal 2019 kan het tracé vanaf Vaartsche Rijn naar USP De Uithof ingezet worden, zodat we het dan beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast kunnen benutten om de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren.
- Uiterlijk in december 2019 kan de volledige exploitatie vanaf Utrecht Centraal starten en kan buslijn 12 vervallen.
- Het koppelen van de dienstregeling tussen Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein/IJsselstein is voorzien in 2020 en lijkt vooralsnog door de vertraging van de UHL niet beïnvloed te worden..

Opmerking [JG2]:

Opmerking [DJ3]:

Dat ingebruikname van de het tracé Vaartsche Rijn naar USP De Uithof helaas niet in 2018 kan starten - wat eerder wel de verwachting was - komt vooral door de noodzaak om een nieuwe fundering (onderheide spoorplaat) te maken onder Utrecht Centraal, op de fundering van de OV-terminal. Het ontwerp en de uitvoering hiervan kost veel tijd. Hierdoor is er pas maanden later dan voorzien een bruikbaar spoor beschikbaar door het stationsgebied om tramstellen aan- en af te voeren. De tramstellen die nodig zijn voor het test- en proefbedrijf en voor de exploitatie moeten regelmatig terug naar de remise in Nieuwegein voor onderhoud.

Schematisch ziet de nieuwe planning er als volgt uit:



¹ De Uithoflijn zal direct bij in gebruik name een van de drukst bereden tramlijnen in Nederland zijn. Dit stelt hoge eisen aan het proefbedrijf en goede voorbereiding op exploitatie.

Onderzocht is nog of het test- en proefbedrijf niet verder kan worden ingekort om een eerdere start mogelijk te maken. Een veilige en robuuste start van de tramlijn, waarbij ook deels over een gecombineerde bus- en trambaan wordt gereden en door het drukke Utrecht Science Park, vraagt echter om een gedegen testperiode en volwaardige beproeving. Hierbij worden niet alleen de infrastructuur en het materieel getest, maar ook moeten trambestuurders, buschauffeurs en mede weggebruikers ervaring opdoen en wennen aan de nieuwe lijn. Bij het detailleren van de planning voor het proefbedrijf is gebleken dat de daarvoor gereserveerde tijd in de oorspronkelijke planning ook echt nodig is.

Risico's nemen af, maar zijn niet verdwenen

De bijgestelde planning voor de realisatie van de hele lijn is met betrokken partijen (opdrachtgevers, projectorganisatie, aannemers, beheerders, exploitant, concessiehouder) afgestemd en extern getoetst en wordt als haalbaar en solide gezien. Voor de planning geldt een slagingskans van 85%, want er blijven tot oplevering altijd nog risico's aanwezig. Bij grote infrastructuurprojecten is het gebruikelijk om deze zekerheidsmarge aan te houden.

De risico's zijn opnieuw gewogen en een set met beheersmaatregelen is opgesteld om goed te kunnen sturen op de nieuwe planning. Daarmee zijn de risico's in beeld en kunnen deze worden gecontroleerd, maar ze zijn niet verdwenen.

Er is één majeur risico dat pas na de testfase in USP De Uithof kan worden uitgesloten (Q3 2018), dat betreft het risico op elektromagnetische beïnvloeding van extreem gevoelige apparatuur van het UMC Utrecht en de Universiteit Utrecht langs de trambaan. Als de maatregelen die we hiervoor hebben toegepast in de traminfrastructuur onvoldoende effect sorteren, dienen de tramstellen te worden voorzien van een accu-pakket. In dat geval loopt het project een jaar extra vertraging op. Hoewel de kans dat we deze beheersmaatregel moeten toepassen klein is, maken we hier specifiek nog melding van, aangezien de impact erg groot is.

Tenslotte blijft de complexiteit in het stationsgebied bestaan en daarmee een aantal risico's dat maakt dat we nog steeds voorzichtig zijn met het noemen van een definitieve nieuwe startdatum:

- het werken op een 'postzegel' in het stationsgebied blijft een aandachtspunt; de manoeuvreerruimte (letterlijk en figuurlijk) is beperkt,
- dit vraagt om een goede samenwerking en continue afstemming tussen alle partijen, publiek en privaat, zowel bij de voorbereiding als op de werkvloer bij de uitvoering,
- de verschillende projecten en het faciliteren van loopstromen en expeditie blijven een sterke afhankelijkheid houden; het domino-effect blijft bestaan,
- voor het funderen van het spoor onder Utrecht Centraal en langs de nieuwe fietsenstalling moet de aannemer nog 'de grond in', waarbij altijd een verhoogd risico is op onverwachte obstakels.

Voordelen van gefaseerde in gebruik name

We hebben de voor- en nadelen van het al dan niet in het tweede kwartaal 2019 starten met rijden vanaf Vaartsche Rijn tegen elkaar afgewogen en daarbij kunnen concluderen dat deze gedeeltelijke

exploitatie een positief effect heeft op een succesvolle ingebruikname van de volledige Uithoflijn eind 2019 tegen beperkte meerkosten.

Met een gefaseerde in gebruik name kunnen we eerder dienstverlening aan reizigers bieden, wordt het beschikbare materieel vast benut, kunnen we ervaring opdoen zodat het proefbedrijf voor volledige exploitatie korter kan en verlagen we de risico's bij de start van de volledige in gebruik name.

Financiële consequenties

Met het uitstel van de start van de tramlijn, het langer in bedrijf houden van lijn 12, de extra bouwwerkzaamheden en de langere bouwtijd zijn veel extra kosten gemoeid. Ook het gefaseerd in gebruik nemen kost geld, hoewel dat beperkt is zeker gezien de voordelen die hiermee gemoeid zijn.

Deze extra kosten voor het project zijn berekend op 33 miljoen, op een actuele projectbegroting van 427 miljoen. Ten opzichte van de oorspronkelijke raming van 445 miljoen (voor aanbesteding materieel en infrastructuur) wordt de Uithoflijn 15 miljoen duurder dan geraamd.

Deze omvangrijke meerkosten zullen grotendeels door de beide opdrachtgevers moeten worden gedekt. Voorstellen hiertoe zullen worden gebaseerd op de Bestuurs- en Uitvoeringsovereenkomsten tussen gemeente en provincie. Voor een succesvolle ingebruikname van de Uithoflijn zal de inzet van middelen voor regionale mobiliteitsvraagstukken door beide opdrachtgevers worden herbezien en waar nodig aanvullende dekking worden gezocht.

Vervolgproces

Zodra we meer specifiek hebben bepaald wat de effecten zijn voor de twee opdrachtgevers en welke dekking hiervoor mogelijk is, worden afzonderlijk voorstellen voorgelegd aan Provinciale Staten en de gemeenteraad. De verwachting is dat deze voorstellen bij de Voorjaarsnota 2018 zullen worden ingebracht.

Hoogachtend,

.....

Opmerking [JG4]: [redacted] hoeveel geld, welk bedrag kunnen we hier noemen?

Opmerking [DJ5]: [redacted]

Opmerking [JG6]: Onder voorbehoud doorrekening financiële effecten vertraging en VTW's

Opmerking [DJ7]: Tekst baseren op de afspraken die René en Rob nu maken n.a.v. het extern advies van [redacted]



Agenda Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn
 Datum: 26 oktober 2017
 Tijd: 09.00-11.00 uur
 Plaats: Laan van Maarschalkerweerd 2a, grote vergaderzaal
 Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Peter Nelissen, Dick Jonkers, Bert Coenen, Simon Roozen, [REDACTED], Jan Greeven, [REDACTED] (AT Osborne), [REDACTED] (secretaris, verslag)
 Afwezig: -

1. Opening en mededelingen 09.00-09.10

Wijziging in samenstelling MT Uithoflijn

Nu we in de overgangsfase zitten van uitvoering naar testen, heeft [REDACTED], [REDACTED], besloten zijn betrokkenheid bij het project te beëindigen. Zijn werkzaamheden zijn op 9 oktober overgenomen door [REDACTED]. De huidige functie van [REDACTED] wordt vanaf 9 oktober ingevuld door [REDACTED] (nu [REDACTED]). Voor de functie die [REDACTED] achterlaat, wordt een opvolger gezocht. Bert Coenen blijft de komende maanden aan als waarnemend projectdirecteur. Na afronding van het testbedrijf zal worden bekeken of en hoe lang dat nog wenselijk is. Daarmee heeft het MT een bezetting die geëquipeerd is voor de komende fase van het Testbedrijf en Proefbedrijf van de Uithoflijn.

2. Voorbereiding bestuurlijke herijking start exploitatie 09.10-09.55 *(presentatie door [REDACTED])*

De Directieraad van 31 oktober zal geheel worden gewijd aan de herijking van de planning. De behandeling zal bestaan uit drie onderdelen:

- Een advies voor het herijken van de planning (inclusief besluit over wel of geen deexploitatie);
- Bestuurlijke brief aan raad en Staten;
- Woordvoeringslijn.

Op 3 november staan deze onderwerpen op de agenda van het bestuurlijk overleg.

Vandaag wordt een concept-besluit gepresenteerd aan de Directieraad. Na deze bespreking wordt de informatie tot een notitie gevormd.

Om te komen tot een herijking van de planning, wordt aan negen dossiers gewerkt. Hieronder staat een stand van zaken van elk dossier. Voor de Directieraad van 31 oktober worden alle stukken bij deze dossiers meegestuurd.

Dossier	Titel	Trekker	Planning dossier
1	Integrale planning DOVT	[REDACTED]	Planning op 16 oktober bevroren
2	Integrale planning SABUTO	[REDACTED]	Planning op 16 oktober bevroren
3	Planning Proefbedrijf	[REDACTED]	Gereed ter bespreking in projectraad
4	Businesscase deexploitatie	[REDACTED]	Gereed ter bespreking in projectraad
5	Tussentijds startmoment exploitatie	[REDACTED]	Gereed ter bespreking in projectraad
6	Risicoanalyse planning	[REDACTED]	Gereed ter bespreking in projectraad
7	Update kostenraming	[REDACTED]	Gereed ter bespreking in

	Uithoflijn incl. gerelateerde werkzaamheden		projectraad
8	Oplegnotitie	Bert Coenen en ██████████	Volgt uit dossiers 1-7
9	Bestuurlijke brief en woordvoering	Jan Greeven	Volgt uit dossiers 1-7

3. **Onderheide spoorconstructie halte UCC** (Bert Coenen)

(bijlage 3)

09.55-10.05

Via dit memo wordt de Directieraad Uithoflijn ingelicht over de beslissing van MT POUHL, in overleg met Dick Jonkers, ten aanzien van het onderwerp “hybride spoorplaat”. In de Directieraad van 21-09-2017 is de beslissing over dit onderwerp gemandateerd aan Bert Coenen en Dick Jonkers. Op basis van een adviesmemo heeft MT POUHL, in overleg met Dick Jonkers, op 26-09-2017 besloten tot het toepassen van een onderheide spoorconstructie ter hoogte van het westelijke spoor op bushalte UCC. Directe aanleiding hiertoe waren de poeren van de OV-Terminal, die verder onder de trambaan doorsteken dan was voorzien in het aanbestedingsdossier en de daarop gebaseerde ontwerpen.

Voorstel aan de Directieraad:

- Kennis te nemen van het besluit tot toepassen van een onderheide spoorconstructie ter hoogte van het westelijke spoor op bushalte UCC, inclusief kosten- en planningsconsequenties;
- Kosten vooralsnog ten laste laten komen van Project Onvoorzien.

De beslissing is afgestemd met OV-A (o.a. ██████████)

4. **Kwaliteit reizigersvoorzieningen halten Uithoflijn** (Peter Nelissen)

(bijlagen 4.1-4.3) 10.05-10.15

Meerdere keren zijn er op verschillende niveaus door de provincie Utrecht zorgen geuit over de op te leveren kwaliteit van de reizigersvoorzieningen op de halten van de Uithoflijn. In opdracht van de Programmaboard binnen de Provincie Utrecht heeft team OV-E door een extern bureau gevraagd om het verwachte op te leveren kwaliteitsniveau van de Uithoflijn te koppelen aan de beleidsmatig vastgelegde doelstellingen. De doelstellingen snel, betrouwbaar, gemakkelijk en comfortabel zijn in de diverse beleidsdocumenten echter niet verder uitgewerkt, maar ook niet in het PvE UHL of in de verdere vertaling naar de definitieve ontwerpen. Daarom is in deze rapportage een uitwerking gemaakt waarop de te bouwen haltes en haltevoorzieningen kunnen worden getoetst. Kort samengevat zijn de conclusies dat het op te leveren kwaliteitsniveau van de reizigersvoorzieningen van de Uithoflijn (bus/tram-infra) zijn niet van voldoende niveau om de Uithoflijn te laten voldoen aan de beleidsmatig vastgelegde doelstellingen. En daarmee niet optimaal geschikt om een effectieve dienstuitvoering van het openbaar vervoer van en naar de Uithof uit te voeren (bus/tram). Echter: het proces rondom de aanleg van de Uithoflijn is in volle gang. POUHL beschouwt de aanbevelingen als extra wensen van de opdrachtgever. Dus uitbreiding van scope. Hierover verschillen de meningen. Maar om te komen tot een soepele overdracht en geslaagde proef/exploitatiefase en een uiteindelijk kwalitatief reizigersproduct is een inhaalslag noodzakelijk.

Voorstel aan de Directieraad:

1. Kennis te nemen van het rapport UHL hoogwaardig, zodat beide OG's een gezamenlijk beeld kunnen krijgen van de problematiek.
2. De in dit rapport voorgestelde kwaliteitsniveau te hanteren als (toekomstig) ambitieniveau en leidraad voor nieuwe, dan wel voor aanpassingen op de in uitvoering zijnde UHL-haltevoorzieningen
3. Opdracht te geven aan POUHL om per halte met gemeente Utrecht, Qbuzz en PU (OV-A/E) in beeld te brengen welke (pragmatische) maatregelen noodzakelijk zijn om de knelpunten op te lossen die het functioneren van de Uithoflijn (bus+tram) voor de reiziger/exploitatie belemmeren en passen bij het gewenste kwaliteitsbeeld van de openbare ruimte. Waarbij er onderscheidt wordt gemaakt in 3 categorieën:
 - a. Maatregelen die zo snel mogelijk kunnen worden gerealiseerd (want haltevoorzieningen zijn reeds in gebruik),
 - b. Maatregelen die genomen moeten zijn voor start exploitatie (even de vraag of dit moment gelijk is met overdracht)
 - c. Maatregelen die na start exploitatie genomen kunnen worden
4. Opdracht te geven aan POUHL om aan de beide OG's een uitvoeringsvoorstel middels een “veeg-VTW” voor te leggen, inclusief dekkingsvoorstel en de eventuele relatie met de planning inzichtelijk te maken (voor maatregelen uit categorie A en B). Dit uiteraard na behandeling van deze voorstellen door de werkgroepen Infra (ivm ontwerp-aanpassingen) en de werkgroep VEB (toetsing vanuit beheer/exploitatie).

5. POUHL verzoeken dit zo snel mogelijk op te pakken -zeker wat betreft haltevoorzieningen die reeds in gebruik zijn genomen- doch uiterlijk de realisatie af te ronden voor de overdracht naar de toekomstige beheerder/eigenaar.

De notitie is behandeld in de werkgroep VEB en akkoord bevonden.

5. Inrichting halte UCC

(bijlagen 5.1-5.5) 10.15-10.25

De Directieraad wordt gevraagd om een besluit te nemen over een eventueel in te dienen VTW bij BAM CUU aangaande inrichtingszaken op halte Utrecht Centraal Centrumzijde (UCC) en eventuele toekomstige aanpassingen aan halte UCC. Recent is met BAM CUU een designfreeze afgesproken voor VTW's in het stationsgebied. Hierbij is afgesproken dat POUHL nog één potentiële VTW in kan dienen aangaande inrichting (bus)halte UCC. De wens voor deze VTW is afkomstig van POUHL, gemeente Utrecht en provincie Utrecht.

Voorstel aan de Directieraad:

1. In te stemmen met het indienen van een VTW bij BAM CUU t.a.v. inrichting halte UCC met de wijzigingen genoemd in de tabel en de bijbehorende kostendekking;
2. In te stemmen met het voorstel dat provincie Utrecht en gemeente Utrecht uiterlijk 13 november 2017 een wijzigingsverzoek indienen bij POUHL t.a.v. de VTW inrichting halte UCC;
3. In te stemmen met het voorstel om provincie Utrecht, gemeente Utrecht en POUHL (trekker PU en/of GU) gezamenlijk een plan van aanpak te laten opstellen over toekomstige aanpassingen aan halte UCC (en mogelijk andere haltes).

Het concept van dit memo is besproken met [REDACTED] (GU), Valeska van Straalen (PU), [REDACTED] (PU) en [REDACTED] (Qbuzz).

6. Verzekeringen testbedrijf

(bijlage 6)

10.25-10.35

(Bert Coenen)

In de voorbereiding van de pre-SIT 2-testen zijn risico's geïnventariseerd bij de betrokken partijen van het project UHL. Tevens is bekeken of door die partijen voldoende verzekeringen zijn afgesloten om de risico's in voldoende mate af te dekken. Tijdens het Testbedrijf zijn de CAF trams eigendom zijn van PU en ontstaat er een nieuwe situatie waarbij de keuze is:

- trams voor cascorisico's (allrisk) te verzekeren gedurende het Testbedrijf waarbij BAM en Qbuzz zijn meeverzekerd
- niet te verzekeren en BAM, Qbuzz te vrijwaren voor cascorisico's aan de trams tijdens het Testbedrijf.

Voorstel aan de Directieraad:

- Het uitvoeren van het Testbedrijf UHL valt onder scope van het project POUHL. Hiermee heeft POUHL een verantwoordelijkheid om alle zaken die te maken hebben met het Testbedrijf goed te regelen. Verzekeringen zijn ook een aandachtspunt hierbinnen.
- Omdat de handelingen tijdens het Testbedrijf een zeker risico inhouden (tests die in de dagelijkse praktijk niet voorkomen) is een dekking van de risico's gewenst, uitgaande van een reeds afgesloten WA en brandverzekering door OV-A.
- POUHL stelt voor om voor de testperiode de casco verzekering af te sluiten met het hoog eigen risico van [REDACTED] K en de kosten hiervan te dekken uit het onvoorzien budget van het deelproject Materieel.
 - o Vanaf oktober 2017 (start overdracht 1^e tram) t/m maart 2019 (einde Testbedrijf D-OVT)
 - o 1^e jaar Eur. [REDACTED], 2e jaar Eur. [REDACTED]
- Voor het proefbedrijf neemt, indien nodig, OVA actie om verzekeringen af te sluiten.

7. Verslagen

10.35-10.45

7a. Concept-verslag Directieraad 6 september 2017

(bijlage 7.1)

Ter vaststelling

7b. Concept-verslag Directieraad 21 september 2017

(bijlage 7.2)

Ter vaststelling

Ter kennisgeving

8. Rondvraag en Sluiting

10.45-11.00

Volgende Directieraad:

31 oktober

Bestuurlijk overleg uithoflijn/Stationsgebied:

3 november





Verslag Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn
Datum: 21 september 2017
Tijd: 17.00-18.00 uur
Plaats: Stadskantoor Utrecht
Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Dick Jonkers, Bert Coenen, Simon Roozen, [REDACTED], [REDACTED], Jan Greeven, [REDACTED] (agendapunt 3), [REDACTED] (secretaris, verslag)
Afwezig: Peter Nelissen (m.k.)

1. Opening en mededelingen

-

2. Verslagen

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

Verslag niet besproken, gaat naar Directieraad van 26 oktober.

3. Voorbereiding bestuurlijke herijking start exploitatie

Presentatie door [REDACTED] (AT Osborne)

Hybride spoorplaat:

Deze moet mogelijk onderheid worden. BAM geeft aan dat dit 26 weken vertraging op kan leveren, tellend vanaf week 10. De voorbereiding zit op het kritieke pad naar doorrijdbaarheid.

Oplevering SABUTO:

[REDACTED] geeft aan dat de voornaamste vraag is wanneer we over kunnen van uitvoering naar testbedrijf. Testbedrijf SIT-3 is lastig zonder doorrijdbaar Stationsgebied. Het cruciale risico op SABUTO is EMC/trillingen. Als dat misgaat, is er veel extra werk te doen.

Planning proefbedrijf:

[REDACTED] geeft aan dat niet is besloten tot het instellen van een aparte projectraad hiervoor, maar van een projectgroep.

René Groen vraagt of het nog wenselijk is dat de gemeente hierin deelneemt.

Afgesproken wordt dat Jan Greeven hier [REDACTED] voor vraagt.

Dick Jonkers geeft aan het verrassend te vinden hoeveel voorbereidingstijd er nodig is voor het Proefbedrijf.

Bert Coenen geeft aan dat volgens [REDACTED] het knelpunt zit bij een aantal specialisten die weinig tijd hebben. In de markt is die expertise beperkt aanwezig.

Presentatie door [REDACTED] over de mogelijkheden van de exploitatie

Simon Roozen vraagt wanneer de busterugklap is te verwachten.

[REDACTED] geeft aan dat de verwachting is dat dit december 2018 wordt.

Afgesproken wordt dat voor het bestuurlijk overleg de planning voor de busterugklap in beeld wordt gebracht.

Discussie

Rob Brugts geeft aan dat in een eerdere notitie werd gesproken van scenario's B en C. daarnaar moeten we refereren in de komende besluitvorming en communicatie.

Bert Coenen: de onderheide spoorplaat (palenmatras) zal extra kosten met zich meebrengen, daar zullen Dick Jonkers en ik over moeten spreken. Een alternatieve optie is het gebruik van schuimbeton, maar dan moet de plaat om de paar jaar worden opgevijseld. We zijn de effecten van de palenmatras op de planning in beeld aan het brengen.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

- Bert Coenen en Dick Jonkers brengen de kosten voor de onderheide spoorplaat in beeld, evenals de gevolgen voor de planning;
- De Directieraad geeft Bert Coenen en Dick Jonkers mandaat om een keuze te maken voor onderheide spoorplaat of schuimbeton en de voorbereidingen in gang te zetten;
- De VTW wordt later aan de Directieraad voorgelegd voor akkoord.

Rob Brugts vraagt zich af in hoeverre partners in het Stationsgebied te helpen of te beïnvloeden zijn. In het bestuurlijk overleg zal dit aan bod komen.

4. Opleverproces SABUTO door BAM CUU

Introductie door ██████ verder apart besproken in een sessie op 22 september 2017.

5. Voorbereiding Adviesraad 3 oktober

Niet besproken.

6. Rondvraag en sluiting

-

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	Afgehandeld
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	Bert Coenen /Simon Roozen	

			opslagen van de vorige VTW m.b.t. de realisatie van de OVT-trap (OG-VTW-89.4).		
4	06.09.17	Bestuurlijke herijking planning	Inplannen benodigde bestuurlijke overleggen en directieraden.	■■■■■ ■■■■■	Afgehandeld
5	06.09.17	GIT en bovenbouw (Het Platform) i.r.t. planning Uithoflijn	BAM BT en BAM CUU informeren.	Bert Coenen/ 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	Afgehandeld in de stuurgroep op 26 september 2017
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	
9	21.09.17	Busterugklap	Planning in beeld brengen	■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■	

Agenda Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn
 Datum: 31 oktober 2017
 Tijd: 09.00-11.00 uur
 Plaats: Laan van Maarschalkerweerd 2a, grote vergaderzaal
 Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Peter Nelissen, Dick Jonkers, Bert Coenen, Simon Roozen, [REDACTED] Jan Greeven, [REDACTED] (AT Osborne), [REDACTED] (secretaris, verslag)
 Afwezig: -

1. Opening en mededelingen 09.00-09.10

2. Bestuurlijke herijking start exploitatie 09.10-10.00

(bijlagen 2.1-2.17)

In week 34 is tijdens het bestuurlijk overleg geconstateerd dat het vasthouden aan 8 juli 2018 als datum start exploitatie voor de Uithoflijn (UHL) niet langer reëel is. Op basis van deze constatering is besloten een traject in te zetten om tot een nieuwe startdatum te komen. In dit kader is eveneens besloten om te onderzoeken of de exploitatie wenselijk is en op welke datum eventuele deexploitatie kan starten. Om deze onderzoeksvragen te beantwoorden hebben partijen de afgelopen periode intensief samengewerkt. De bijgevoegde notitie bevat de antwoorden op de onderzoeksvragen en de onderbouwing hierbij. Op basis hiervan wordt aan de directieraad een aantal besluiten voorgesteld.

Leeswijzer

In de tabel hieronder staan de negen dossiers die deel uitmaken van de herijking van de planning. Dossier 8, de oplegnotitie, (bijlage 2.1) vormt de basis van dit agendapunt. De andere bijlagen kunnen worden gelezen als verdieping.

Bij de notitie willen we graag de volgende opmerkingen onder jullie aandacht brengen:

- Graag jullie bijzondere aandacht voor de besluitvorming over het financiële traject. De notitie bevat hiervoor een aantal voorstellen maar dit traject is nog niet volledig uitgewerkt
- Graag jullie bijzondere aandacht voor de uitgangspunten bij de planning. Deze zijn onlosmakelijk verbonden met het vaststellen van de stuurplanning
- In het financiële deel zijn een aantal bedragen nog niet ingevuld. Deze volgen later deze week.
- De laatste inzichten uit de onzekerheidsanalyse zijn verwerkt. De presentatie van Riskineering worden ook aan de directieraad toegestuurd. Voorstel is om deze morgen apart te bespreken.

Dossier	Titel	Trekker	Stand van zaken	Bijlage:
1	Integrale planning DOVT	[REDACTED]	Nieuwe versie van 27 oktober	2.2 en 2.3
2	Integrale planning SABUTO	[REDACTED]	Nieuwe versie van 27 oktober	2.2 en 2.3
3	Planning Proefbedrijf	[REDACTED]	Notitie van 2 oktober, daarna geen wezenlijk veranderde inzichten	2.4
4	Businesscase deexploitatie	[REDACTED]	Notitie van 23 oktober, daarna geen wezenlijk veranderde inzichten	2.5
5	Tussentijds startmoment exploitatie	[REDACTED]	Notitie van 18 oktober, daarna geen wezenlijk veranderde inzichten	2.6

6	Risicoanalyse planning	██████████ ██████████	Eindversie 30 oktober aangeleverd door Riskeneering	2.7
7	Update kostenraming Uithoflijn incl. gerelateerde werkzaamheden	██████████████████	26 oktober aan Directieraad gepresenteerd, wacht nu op besluit planning	Geen
8	Oplegnotitie	Bert Coenen en ██████████████████	Volgt uit dossiers 1-7	2.1
9	Bestuurlijke brief en woordvoering	Jan Greeven	Volgt uit dossiers 1-7	Zie agendapunt 3

Voorstel aan de Directieraad:

1. Te besluiten tot het verder voorbereiden en uitvoeren van de exploitatie tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R de Uithof. Te besluiten om voor de voorbereiding van de exploitatie onder verantwoordelijkheid van PU, met de POUHL als coördinator, een projectplan exploitatie op te stellen en dit vaststellen in de directieraad.
2. De integrale, bevroren deterministische planning Uithoflijn met de hierin opgenomen mijlpalen en uitgangspunten vast te stellen als stuurplanning voor het project UHL.
 - a. Met hierin de volgende stuurmijlpalen voor start exploitatie:
 - i. De exploitatie – medio maart 2019
 - ii. Volledige exploitatie – eind juni 2019
 - b. Richting elkaar het commitment uit te spreken om alles te doen om de mijlpalen benoemd in deze planning te behalen.
 - c. De POUHL te vragen een voorstel uit te werken hoe, vanuit de directieraad, de monitoring, wijziging en sturing op de stuurplanning plaatsvindt.
3. Kennis te nemen van de onzekerheidsanalyse op de integrale planning van het project. Met de volgende uitkomsten:

	<i>De exploitatie</i>	<i>Volledige exploitatie</i>
Stuurplanning (deterministisch)	Medio maart 2019	Eind juni 2019
Verwachtingswaarde	Medio juni 2019	Eind oktober 2019
P85 waarde	Medio september 2019	Medio december 2019

4. Op basis van de onzekerheidsanalyse de volgende boodschap voor te leggen aan het bestuur over start (deel-)exploitatie:

“De Uithoflijn gaat in 2019 gefaseerd in gebruik. Voor de zomer van 2019 rijdt de tram (zij het in de exploitatie). Uiterlijk december 2019 start de volledige exploitatie.”

5. Periodiek het bestuurlijk overleg op de hoogte te brengen van de voortgang van het project en de haalbaarheid van de startdatum exploitatie en de exploitatie op basis van een onzekerheidsanalyse. En in lijn hiermee op een nader te bepalen moment in 2018 het definitieve moment van start exploitatie en start de exploitatie vast te stellen.
6. Kennis te nemen van de verdragingskosten als gevolg van het uitlopen van het project Uithoflijn. En op basis hiervan te besluiten:
 - Een voorstel voor dekking van de meerkosten op te stellen. Hiervoor een trekker namens alle partijen aan te wijzen;
 - Dit voorstel te presenteren aan het bestuurlijk overleg van 22 november a.s.
 - Een overeenkomst PU – GU laten opstellen waarin o.a. de financiering van de meerkosten wordt geregeld, evenals de sturing en verantwoording.
 - De POUHL, in overleg met de andere betrokken partijen, te vragen welke versnellingsmogelijkheden op basis van extra investeringen mogelijk zijn. Door te kijken naar:
 - Investeringen om het risicoprofiel van de planning terug te brengen;
 - Investeringen om doorlooptijden te versnellen.
7. Vooral nog vast te houden aan de geplande busomklap van de tijdelijke halte Jaarbeursplein naar UCC op 9 december 2018. En daarbij:
 - Te constateren dat de omklap nu gepland staat gedurende het testbedrijf DOVT;
 - Het door uitloop en optreden van risico's van de werkzaamheden in de Stationsgebied er een kans bestaat dat de busomklap niet op 9 december kan worden gerealiseerd;
 - Om deze reden parallel een back-up scenario uit te werken om het busstation langer aan de Jaarbeurs kant te houden.
 - Begin 2018, bij meer duidelijkheid over of de werkzaamheden in het Stationsgebied tijdig gereed zijn, een definitief besluit te nemen over de datum waarop de omklap plaatsvindt.

3. Communicatie en woordvoeringslijn **10.00-10.15**
(Jan Greeven)

Een deel van de stukken volgt later vanmiddag als nazending.

Voorstel aan de Directieraad:

- Instemmen met bestuurlijke brief, woordvoeringslijn en halfjaarrapportage 2017-H1 en deze aanbieden aan het bestuurlijk overleg.

Bijlagen:

- Concept bestuurlijke brief *(bijlage 3.1)*
- Woordvoeringslijn *(bijlage 3.2)*
- Concept halfjaarrapportage 2017-H1 *(bijlage 3.3)*

4. Stand van zaken tracédeel D **10.15-10.30**
XXXXXXXXXX /Erica van Dijk) *(bijlage 4)*

We komen langzaam maar zeker dichterbij elkaar over dit onderwerp, ook tussen POUHL en PU is een gemeenschappelijk beeld over de vereiste kwaliteit. Hieruit volgen weliswaar extra wensen t.o.v. het uitgevoerde bestek, maar dit zijn geen scope-uitbreidingen voor POUHL. Er zijn verder afspraken gemaakt over het te volgen proces. We zijn nog niet zo ver dat we voor alle onderwerpen kunnen concluderen of iets wel/niet voldoet, dit is mede afhankelijk van (de beoordeling van) enkele nakomende onderbouwingen. Er zijn nu dus ook geen punten waar escalatie voor nodig is. Mogelijk kritische onderwerpen wat dat betreft zijn enkele inhoudelijke punten (slijpwerk, mogelijke zettingen op een locatie) en de mogelijk benodigde kostenverdeling, als er discussie ontstaat over al dan niet "meenemen" restpunten VBZ naar werkomschrijving BAM.

Bijlage: presentatie stand van zaken.

5. Verslagen **10.30-10.40**

Concept-verslag Directieraad 31 oktober 2017 *(bijlage 5.1, 5.2)*
Ter vaststelling

N.B.: bijgevoegd is een versie waarin de wijzigingen sinds het laatste rondsturen zichtbaar zijn.

Concept-verslag extra bijeenkomst Adviesraad Tram, 25 oktober 2017
Ter kennisgeving *(bijlage 5.3)*

6. Rondvraag en Sluiting **10.40-11.00**



Notitie



Datum: 30-10-2017
Onderwerp: Bestuurlijke herijking Uithoflijn/Stationsgebied
Opsteller: [REDACTED]: AT Osborne, namens:
Pauline Bredt, [REDACTED] (Provincie Utrecht)
Erica van Dijk (Gemeente Utrecht)
[REDACTED], Jan Greeven (POUHL)
Aan: Directieraad Uithoflijn

In week 34 is tijdens het bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied geconstateerd dat het vasthouden aan 8 juli 2018 als datum start exploitatie voor de Uithoflijn (UHL) niet langer reëel is. Op basis van deze constatering is besloten een traject in te zetten om tot een nieuwe startdatum te komen. In dit kader is eveneens besloten om te onderzoeken of deexploitatie wenselijk is en op welke datum eventuele deexploitatie kan starten. Om deze onderzoeksvragen te beantwoorden hebben partijen de afgelopen periode intensief samengewerkt. Deze notitie bevat de antwoorden op de onderzoeksvragen en de onderbouwing hierbij. Op basis hiervan wordt aan de directieraad een aantal besluiten voorgesteld.

Voorgestelde besluiten, constatering en vervolgcacties

Aan directieraad wordt gevraagd om:

1. Te besluiten tot het verder voorbereiden en uitvoeren van deexploitatie tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R de Uithof. Te besluiten om voor de voorbereiding van deexploitatie onder verantwoordelijkheid van PU, met de POUHL als coördinator, een projectplan deexploitatie op te stellen en dit vaststellen in de directieraad.
2. De integrale, bevroren deterministische planning Uithoflijn met de hierin opgenomen mijlpalen en uitgangspunten vast te stellen als stuurplanning voor het project UHL.
 - a. Met hierin de volgende stuurplanningen voor start exploitatie:
 - i. Deexploitatie – medio maart 2019
 - ii. Volledige exploitatie – eind juni 2019
 - b. Richting elkaar het commitment uit te spreken om alles te doen om de mijlpalen benoemd in deze planning te behalen.
 - c. De POUHL te vragen een voorstel uit te werken hoe, vanuit de directieraad, de monitoring, wijziging en sturing op de stuurplanning plaatsvindt.
3. Kennis te nemen van de onzekerheidsanalyse op de integrale planning van het project. Met de volgende uitkomsten:

	<i>Deexploitatie</i>	<i>Volledige exploitatie</i>
Stuurplanning (deterministisch)	Medio maart 2019	Eind juni 2019
Verwachtingswaarde	Medio juni 2019	Eind oktober 2019
P85 waarde	Medio september 2019	Medio december 2019

4. Op basis van de onzekerheidsanalyse de volgende boodschap voor te leggen aan het bestuur over start (deel-)exploitatie:

“De Uithoflijn gaat in 2019 gefaseerd in gebruik. Voor de zomer van 2019 rijdt de tram (zij het in deexploitatie). Uiterlijk december 2019 start de volledige exploitatie.”

5. Periodiek het bestuurlijk overleg op de hoogte te brengen van de voortgang van het project en de haalbaarheid van de startdatum exploitatie en deexploitatie op basis van een onzekerheidsanalyse. En in lijn hiermee op een nader te bepalen moment in 2018 het definitieve moment van start exploitatie en start deexploitatie vast te stellen.
6. Kennis te nemen van de vertragingkosten als gevolg van het uitlopen van het project Uithoflijn. En op basis hiervan te besluiten:

- Een voorstel voor dekking van de meerkosten op te stellen. Hiervoor een trekker namens alle partijen aan te wijzen;
- Dit voorstel te presenteren aan het bestuurlijk overleg van 22 november a.s.
- Een overeenkomst PU – GU laten opstellen waarin o.a. de financiering van de meerkosten wordt geregeld, evenals de sturing en verantwoording.
- De POUHL, in overleg met de andere betrokken partijen, te vragen welke versnellingsmogelijkheden op basis van extra investeringen mogelijk zijn. Door te kijken naar:
 - Investeringen om het risicoprofiel van de planning terug te brengen;
 - Investeringen om doorlooptijden te versnellen.

Opmerking [EW1]: Moeten in dit voorstel ook de uitkomsten van het lopende mediation traject worden meegenomen?

7. Vooralsnog vast te houden aan de geplande busomklap van de tijdelijke halte Jaarbeursplein naar UCC op 9 december 2018. En daarbij:
- Te constateren dat de omklap nu gepland staat gedurende het testbedrijf DOVT;
 - Het door uitloop en optreden van risico's van de werkzaamheden in de Stationsgebied er een kans bestaat dat de busomklap niet op 9 december kan worden gerealiseerd;
 - Om deze reden parallel een back-up scenario uit te werken om het busstation langer aan de Jaarbeurs kant te houden.
 - Begin 2018, bij meer duidelijkheid over of de werkzaamheden in het Stationsgebied tijdig gereed zijn, een definitief besluit te nemen over de datum waarop de omklap plaatsvindt.

De voorgelegde besluiten en inzichten zijn in het vervolg van deze notitie nader uitgewerkt.

Achtergronden en proces

Op 24 augustus heeft het bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied de zaken in onderstaande tabel besloten. Per punt is aangegeven hoe invulling is gegeven aan opvolging van dit besluit.

No	Besluit	Opvolging
1	Te constateren dat op basis van de planning van scenario A - uitgaande van een tijdelijke S-Bocht voor het oostelijk spoor bij het Stationsgebied - een start exploitatie op 8 juli 2018 niet meer reëel is. a) Op basis van deze constatering te besluiten geen tijdelijke S-bocht aan te leggen in het stationsgebied. b) Te besluiten tot nadere uitwerking van de planning uitgaande van het aanleggen van het definitief oostelijk spoor in het Stationsgebied.	<ul style="list-style-type: none"> - Met alle partijen is tot een actuele integrale stuurplanning gekomen - De directieraad UHL stelt deze planning vast als stuurplanning voor het project - In deze integrale planning is de aanleg van het definitief spoor als uitgangspunt genomen.
2	Te constateren dat er op dit moment nog onvoldoende inzicht en overeenstemming is over de planning van het definitief spoor om een andere datum voor start exploitatie vast te stellen	<ul style="list-style-type: none"> - De betrokken partijen PU, GU, POUHL, BAM CUU hebben hun commitment uitgesproken aan de planning en hierin opgenomen mijlpalen. - Het commitment van QBuzz wordt deze week geborgd. - Op basis van de integrale stuurplanning is een onzekerheidsanalyse gedaan, als basis voor de te communiceren datum voor start exploitatie.
3	Kennis te nemen van de mogelijkheid om, indien nader onderzoek aantoonbaar dat dit kan, op een ander nader te bepalen moment te starten met de exploitatie dan enkel in december 2018 (scenario B) of juli 2019 (scenario C).	<ul style="list-style-type: none"> - Een start op een ander moment is, op basis van nader in te vullen voorwaarden, mogelijk. De uitkomsten van deze analyse zijn meegenomen in de te communiceren startdatum exploitatie.
4	Te constateren dat nog niet mogelijk is te bepalen hoe en wanneer de exploitatie tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof kan starten.	<ul style="list-style-type: none"> - Dit is verder onderzocht en uitgewerkt en heeft geleid tot een onderbouwing voor de datum van start de exploitatie.
5	Op basis van deze inzichten bestuurlijk opdracht te geven tot uitvoering van de volgende acties: a) Voorbereiding exploitatie. Een voorstel doen aan het bestuur voor een nieuwe datum start volledige exploitatie op basis van de aanleg van het definitief spoor in het stationsgebied. b) In dit kader te onderzoeken of het mogelijk is op een ander nader te bepalen moment dan december 2018 (scenario B) of juli 2019 (scenario B).	<ul style="list-style-type: none"> - Zie voorgenomen besluit. - De financiële consequenties zijn apart inzichtelijk gemaakt.

	<p>c) Voorbereiding deexploitatie. Door te gaan met de voorbereiding deexploitatie tussen haltes Vaartsche Rijn en P+R de Uithof. Inclusief een plan van aanpak, vervoerplan, businesscase en een beoogde startdatum deexploitatie.</p> <p>d) In kaart brengen van de financiële consequenties van een nieuwe startdatum voor volledige exploitatie en het besluit omtrent deexploitatie.</p>	
6	Kennis te nemen van de constatering dat de uitvoeringsplanning van de infrastructuur delen D-OVT en SABUTO kritiek blijft.	- Op basis van de integrale stuurplanning is een onzekerheidsanalyse gedaan, ter onderbouwing van de haalbaarheid van de datum start deel- en volledige exploitatie.
7	<p>Op basis van de uitkomst van voorgaande acties:</p> <p>a) Een nieuwe datum start volledige exploitatie vast te stellen.</p> <p style="margin-left: 20px;">1. Afhankelijk van wat besloten wordt, een nieuw besluit te nemen over de consequenties hiervan voor het tijdelijk busstation Jaarbeursplein en de nieuwe bushalte UCC.</p> <p>b) De beoogde startdatum en haalbaarheid voor deexploitatie vanaf halte Vaartsche Rijn te bepalen.</p>	- Zie voorgenomen besluit.
8	Over de voorgestelde besluiten en het verlaten van de startdatum te communiceren richting de Staten, gemeenteraad en stakeholders. Zie hiervoor de bijlage met de concept bestuurlijke brief en het voorgestelde communicatieproces.	- De Staten en gemeenteraad zijn per brief geïnformeerd op basis van de besluitvorming eind augustus.

Afweging deexploitatie

Ter voorbereiding op een deexploitatie is een werkgroep opgericht welke zich bezighoudt met een deexploitatie tussen de haltes P+R de Uithof en Vaartsche Rijn. De werkgroep heeft de uitgangspunten bepaald voor deexploitatie en de voor- en nadelen van deexploitatie inzichtelijk gemaakt, gezien vanuit de diverse partijen¹.

De volgende tabel geeft de uitgangspunten van deexploitatie weer in vergelijking tot volledige exploitatie.

Deexploitatie	Exploitatie (eindsituatie)
Vaartsche Rijn – P+R De Uithof	UC Centrumzijde – P+R De Uithof
6x/uur	16x/uur
Enkele trams	Gekoppelde trams
Geen aanpassing busnetwerk	Aanpassingen lijn 12, 6, 28, 208
Handhaven buslijnen 12 en 2018	Buslijn 12 en 2018 rijden niet meer
Busreizigers Jaarbeursplein: ca 30.000/dag	Bus reizigers halte UCC: ca 20.000/dag
Tram reizigers: ca. 2.500/dag	Tram reizigers: ca. 31.000/dag
UHL Stationsgebied = werkterrein aannemer	UHL Stationsgebied = beheer Provincie

¹ Zie notitie afweging deel-exploitatie

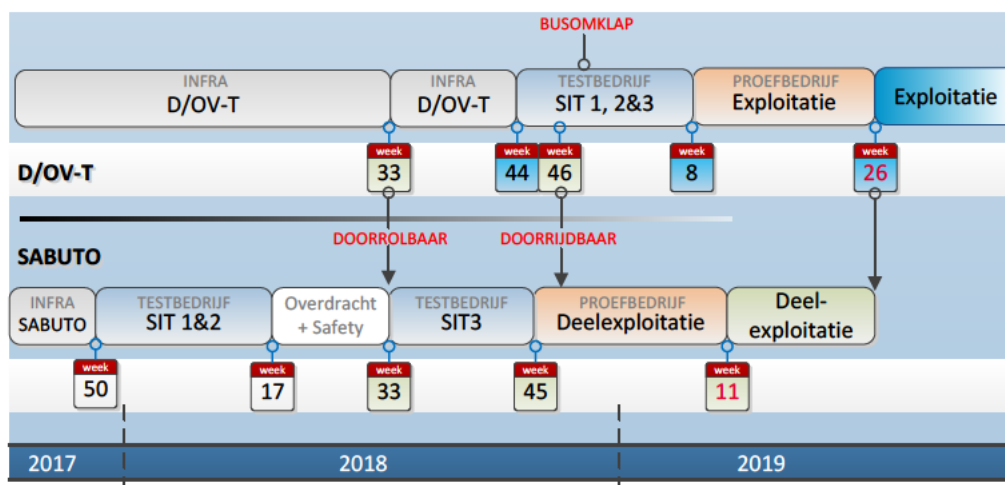
De werkgroep trekt de conclusie dat deexploitatie vanuit alle partijen bezien wenselijk is. De voornaamste voordelen van het in exploitatie nemen van een deel van het tracé zijn:

- Vergroot de kans op succesvolle start volledige exploitatie. De Uithoflijn gaat gefaseerd in gebruik waardoor het risico op (grote) problemen bij start van de volledige exploitatie kleiner is.
- Benut voorbereidingen optimaal: materieel, chauffeurs, onderhoudscontracten. Er zijn al diverse voorbereidingen getroffen voor de start van de Uithoflijn. Zo zijn er al chauffeurs en materieel beschikbaar. Ook zijn er al onderhoudscontracten gesloten. Deze middelen kunnen voor deexploitatie worden ingezet met minimale meerkosten.
- Gebruik vergemakkelijkt instandhouding asset. Een systeem dat gebruikt wordt is beter onderhoudbaar. Vanuit assetmanagement is het zo snel mogelijk na gereedkomen in gebruik nemen van het tracé daarom wenselijk.
- Versnelt proefbedrijf volledige exploitatie. De ervaringen opgedaan bij het proefbedrijf richting deexploitatie maakt dat er minder hoeft te worden beproefd, wat de doorlooptijd korter maakt. Daarnaast zijn de risico's op uitloop van dit proefbedrijf kleiner.
- Brengt enige verlichting in de bezetting van lijn 12. Door het in gebruik nemen van de tram vermindert de drukte op buslijn 12.

Grootste nadeel van deexploitatie zijn de variabele kosten. Bij het rijden van deexploitatie blijven buslijnen 12 en 208 rijden. Dit betekent dat er met deexploitatie een additioneel vervoerssysteem wordt geïntroduceerd bovenop het bestaande busnetwerk. De aanvullende tramdienst genereert naar verwachting nauwelijks extra reizigersopbrengsten, er vindt alleen een verplaatsing plaats van reizigers van de bus naar de tramlijn deexploitatie. Dit betekent dat er als gevolg van deexploitatie extra (variabele) kosten worden gemaakt en er geen te verwachten extra opbrengsten zijn. Deze meerkosten wegen echter op tegen bovengenoemde voordelen en zijn een beperkt deel ten opzichte van de totale meerkosten van de vertraging.

Integrale planning Uithoflijn

Om deexploitatie en volledige exploitatie te kunnen laten starten is een gezamenlijke inspanning nodig van PU, GU, POUHL, BAM CUU en QBuzz. Door alle partijen is de afgelopen periode een integrale planning opgesteld die leidt inzicht wanneer volledige exploitatie kan starten. Hierbij is ook de planning richting deexploitatie uitgewerkt. Alle partijen zijn, voor de delen binnen hun verantwoordelijkheid en op het totaal, geïnteresseerd aan de in de planning opgenomen uitgangspunten, mijlpalen en doorlooptijden. Schematisch is de integrale planning weergegeven in onderstaande figuur.



In de schematische planning zijn de kritieke paden richting deexploitatie en volledige exploitatie gegeven. Deze zijn toegelicht in onderstaande tabel.

Volledige exploitatie		Deexploitatie	
Mijlpaal	Uitleg	Mijlpaal	Uitleg
Infra DOVT Wk 44 2018	Om de infrastructuur op te leveren zijn de volgende zaken kritiek <ul style="list-style-type: none"> • Omlieg loopstromen Stationsplein • Sloop traverse • Aanleg overkraging en wand • Aanleg Oostelijk spoor 	Stationsgebied Doorrolbaar Wk 33 2018	De laatste fase van het testbedrijf op SABUTO kan pas starten indien er voldoende materieel kan worden aangevoerd. Hiervoor is het noodzakelijk dat het westelijk spoor (niet geëlektrificeerd) voltooid is voor doorrolbaarheid. Kritiek voor het bereiken van deze mijlpaal is de aanleg van de onderheide spoorplaat.
Testbedrijf DOVT Wk 8 2018	Na voltooiing van de traminfrastructuur wordt het testbedrijf DOVT en het integrale testbedrijf uitgevoerd. Kritiek zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren en rapporteren tests • Overdracht • Veiligheidsbewijsvoering 	SIT3 + safety Wk 45 2018	Nadat het westelijk spoor gereed is om materieel aan te voeren kan de laatste fase van het testbedrijf SABUTO (SIT3) richting deexploitatie worden voltooid. Kritiek zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren en rapporteren tests • Overdracht • Veiligheidsbewijsvoering
Proefbedrijf exploitatie Wk 26 2019	Na het integrale testbedrijf start het proefbedrijf voor de gehele lijn: <ul style="list-style-type: none"> • Protocolproeven • Robuustheidsproeven • Indienstellingsvergunning 	Proefbedrijf deel-exploitatie Wk 26 2019	Na SIT3 start het proefbedrijf voor deexploitatie. Kritiek zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Protocolproeven • Robuustheidsproeven • Indienstellingsvergunning
Start exploitatie	De eindmijlpaal wordt bereikt week 11 2019	Start deel-exploitatie	De eindmijlpaal wordt bereikt week 26 2019

Bij bovenstaande planning is een aantal uitgangspunten benoemd. Voor enkele uitgangspunten geldt dat het essentieel is dat deze uitgangspunten bij de directieraad bekend zijn. Deels dienen deze ook bestuurlijk te worden gecommuniceerd. Het gaat om de volgende onderdelen:

Uitgangspunt	Toelichting
De planning van de Uithoflijn wordt niet vertraagd als gevolg van de aanleg van de bovenbouw van Het Platform	De planning van de bovenbouw van Het Platform is op dit moment nog niet definitief. De aanleg vindt plaats in opdracht van ontwikkelaar ABC. De gemeente heeft in haar contract met ABC aangegeven dat de planning van de aanleg van de bovenbouw volgend op realisatie en exploitatie van de UHL. Ook is in de ontwikkelovereenkomst opgenomen dat ABC rekening dient te houden met test/proefbedrijf en exploitatie. Om deze redenen is er in de doorlooptijden en risico's geen rekening gehouden met vertraging a.g.v. Het Platform.
De doorlooptijd van het proefbedrijf wordt niet negatief beïnvloed zodra er congestie optreedt in het verkeerssysteem	De aanname is dat indien er (onverwachte, ongewenste) congestie optreedt, de frequentie van de Uithoflijn niet hoeft te worden aangepast, maar dat de oplossing zal worden gezocht in andere sturing van het wegverkeer. Hierdoor hoeft het proefbedrijf niet langer te duren. Om dit mogelijk te maken dient de inzet van de adviseurs voor de verkeersregelinstallaties wel gegarandeerd te zijn.
Directieleveranties leveren geen vertraging	De planning van de UHL is afhankelijk van de directieleveranties voor de AHOB en Bombardier. Aangenomen is dat deze leveranties geen impact hebben op start en doorlooptijd van het test- en proefbedrijf.
Onwerkbaar weer en vakantieperiodes	In de uitvoeringsplanning van BAM CUU zijn een regulier aantal dagen opgenomen voor onwerkbaar weer gedurende de winterperiode. Ook is afhankelijk van de activiteit rekening gehouden met bepaalde vakantieperiodes.
Stationsgebied doorrolbaar met Unimog	Om materieel aan te voeren voor SIT3 op SABUTO moet er door het stationsgebied worden gereden over het (nog niet geëlektrificeerde) westelijk spoor. Aangenomen is dat hier een trekkend voertuig (Unimog) voor beschikbaar is en tijdig de noodzakelijke voorbereidingen (o.a. veiligheidsregime) zijn getroffen. Dit wordt binnenkort getest.

Acceptatie en veiligheidsbewijsvoering	Er is conform de overeenkomst Traminfrastructuur 2 weken acceptatietermijn in de planning aangehouden na de afronding van een fase gezet.
Overdracht infra naar provincie	Overdracht is een gefaseerd opgebouwd proces. BAM stuurt continu (opleverings- en test) informatie door naar POUHL. Deze informatie wordt telkens toegevoegd aan het dossier en gedeeld met het ontvangsteam PU. Het overdrachtdossier is gelijk afgerond met het testbedrijf. Er is geen tijd voorzien tussen testbedrijf gereed en start proefbedrijf. Als er restpunten na afloop van het testbedrijf zijn dan kunnen deze tijdens het proefbedrijf worden verholpen.
Protocolproeven SABUTO op basis van doorrolbaar spoor stationsgebied	Uitgangspunt is dat de protocolproeven, als onderdeel van het proefbedrijf deexploitatie, plaatsvinden op basis van een doorrolbaar (en dus niet geëlektrificeerd) spoor. De robuustheidsproeven, waarbij de dienstregeling integraal wordt beproefd, vinden plaats nadat het westelijk spoor in het stationsgebied elektrisch doorrijdbaar is.
Vergunning wet lokaalspoor	De vergunning voor de Wet Lokaalspoor wordt in twee delen aangevraagd. Ten eerste voor deexploitatie SABUTO en vervolgens voor de exploitatie van het totale tracé. De vergunning betreft de indienststelling van de infrastructuur.
Indienststellingsscope	Uitgangspunt is de huidige te realiseren scope. Daarbij geldt dat eventuele wijzigingen in scope alleen worden doorgevoerd mits: <ul style="list-style-type: none"> • Deze noodzakelijk zijn om de UHL in gebruik te nemen, of dat; • Deze realiseerbaar is binnen de huidige stuurplanning

Deze uitgangspunten zijn besproken in de werkgroepen waarin alle hiervoor relevante partijen betrokken zijn. Deze dienen echter wel in de verdere sturing van het project te worden getoetst en uitgewerkt.

Onzekerheidsanalyse

Afgelopen periode is gewerkt aan een integrale planning van de uitvoeringswerkzaamheden van de Uithoflijn in relatie tot het test- en proefbedrijf en raakvlakprojecten. Om de haalbaarheid van de datum start exploitatie inzichtelijk te maken, dienen ook de onzekerheden te worden meegenomen. Deze onzekerheden vormen potentiële verstoringen op de opgestelde planning. De integrale, deterministische planning is daarom als basis genomen voor een probabilistische analyse van de planning. De werkwijze hierbij was:

- Uitvoeren van risicosessies voor de verschillende planningsdelen. Er zijn diverse risicosessies geweest om te kijken naar de onzekerheid voor de verschillende delen van de planning. De delen DOVT, SABUTO, test- en proefbedrijf zijn daarbij afzonderlijk en in samenhang beschouwd. Beschouwd zijn:
 - Normale onzekerheden. Inschatten spreiding doorlooptijden als opgenomen in de planning. Zo kan een activiteit mogelijk korter ofwel langer duren dan gepland.
 - Ongewenste gebeurtenissen (risico's). Optredende gebeurtenissen die extra werkzaamheden veroorzaken of uitloop.
- Uitvoeren onzekerheidsanalyse. Door het bureau Riskineering is, onafhankelijk van de partijen, een onzekerheidsanalyse uitgevoerd op basis van de deterministische planning en de risicoanalyse. De analyse maakt duidelijk wat de waarschijnlijkheid is van start (deel-) exploitatie voor een bestuurlijk te communiceren datum.

De onzekerheidsanalyse toont aan dat het wel of niet optreden van het EMC risico een doorslaggevende factor is voor de haalbaarheidsdatum. Het risico betreft de verstoring van gevoelige apparatuur in De Uithof als gevolg van het rijden van de tram onder spanning. Indien blijkt dat de risicobeheersmaatregelen die POUHL en PU in petto hebben (minder snel optrekken bij de haltes en/of er op sturen dat niet gelijktijdig twee tramstellen in tegenstelde richting de halte verlaten) en dit specifieke risico toch optreedt zal (als uiterste risico beheersmaatregel) het materieel moeten worden omgebouwd om op de Uithoflijn te kunnen rijden, hetgeen naar verwachting een jaar extra doorlooptijd oplevert. Indien dit risico mee wordt genomen in de onzekerheidsanalyse veroorzaakt dit een enorme spreiding in de haalbaarheid. Voorstel aan de directieraad is daarom om dit uit te zonderen in de analyse en over dit risico, in lijn met de eerdere bestuurlijke communicatie, apart te communiceren. Momenteel worden de eerste tests uitgevoerd die inzicht verschaffen in het risico. Aan het eind van SIT3 van SABUTO, in de planning gereed week 45 2018, is duidelijk of het risico is opgetreden.

De uitkomsten van de onzekerheidsanalyse, dus exclusief het EMC-risico, geven het volgende beeld van de haalbaarheid van de start exploitatie en de exploitatie:

	<i>Deelexploitatie</i>	<i>Volledige exploitatie</i>
Stuurplanning (deterministisch)	Medio maart 2019	Eind juni 2019
Verwachtingswaarde	Medio juni 2019	Eind oktober 2019
P85 waarde	Medio september 2019	Medio december 2019

Startmoment exploitatie en volledige exploitatie

Om een startdatum van de exploitatie en volledige exploitatie te kunnen bepalen is nagegaan hoe wenselijk mogelijke startmomenten zijn. De uitkomsten van de deze analyse laten zien dat:

- Deelexploitatie op elk moment kan starten mits dit tijdig wordt voorbereid. Aangezien buslijnen 12 en 208 bij de exploitatie nog rijden, kan de dienstregeling op elk moment starten. Hiertoe dienen echter wel tijdig afspraken te worden gemaakt met, met name, Qbuzz.
- Volledige exploitatie kan technisch gezien op elk moment mits ook hier tijdig de voorbereidingen voor worden getroffen. Hierbij gelden echter de volgende aanvullingen:
 - De wenselijkheid van de startdatum is afhankelijk van het aantal reizigers en belasting van het gehele OV-systeem om opstartproblemen te kunnen opvangen. In het algemeen geldt: hoe minder reizigersaanbod des te wenselijker het startmoment.
 - Dit betekent dat een volledige, nieuwe start tramexploitatie bij aanvang van het collegejaar in september geen optie is vanwege piekdruk in het reizigersaanbod.
 - Indien er gebruik wordt gemaakt van een tussentijdse aanpassing van de dienstregeling, buiten de gebruikelijke momenten om, zullen voor de voorbereidingen extra middelen dienen te worden ingezet en hierover aanvullende afspraken met Qbuzz dienen te worden gemaakt.

Indien bovenstaande afwegingen worden gecombineerd met de uitkomsten van de onzekerheidsanalyse zijn er drie momenten te overwegen voor start volledige exploitatie in 2019:

- Juli 2019. Bij het ingaan van de zomerdienstregeling. Hierbij start de exploitatie in de vakantieperiode met een beperkt reizigersaanbod. Vanuit exploitatie bezien geniet deze startdatum de voorkeur.
- Herfstvakantie 2019. Volledige exploitatie start in de herfstvakantie van 2019. Het betreft een tussentijdse aanpassing van de dienstregeling waarvoor dus aanvullende middelen dienen te worden ingezet.
- December 2019. Hierbij start de exploitatie bij het ingaan van de dienstregeling voor 2020. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het reguliere moment waarop de dienstregeling wordt aangepast.

Kostenconsequenties

Er is een analyse gemaakt van de kosten van de vertraging van de Uithoflijn. Deze kosten vallen bij het project (POUHL), de gemeente Utrecht (GU), de assetowner (PU OV-A) en de vertegenwoordigers van de exploitant (PU-OVE). Het betreft voornamelijk kosten voor:

- De uitloop van de projectorganisatie en de aannemer BAM
- Het in stand houden van opgeleverde maar nog niet in gebruik genomen infrastructuur
- Leegloopkosten bij Qbuzz voor opgeleid, maar niet inzetbaar, (tram)personeel
- Organisatiekosten in het stationsgebied

Bij een oplevering van de integrale Uithoflijn bedragen de meerkosten agv uitloop **XX** M€. Waarbij een verdere uitloop per maand ca. 1 a 2 mln bedraagt. Het effect van de exploitatie zorgt voor een verschuiving van leegloopkosten naar exploitatiekosten aangevuld met **Y** M€ variabele meerkosten bovenop de uitloop.

Opmerking [EW2]: Dit bedrag wordt momenteel nog geupdate. Volgt deze week definitief.

Opmerking [EW3]: Ook dit bedrag volgt nog.

Naast de kosten van vertraging heeft de projectorganisatie UHL (POUHL) aanvullend projectbudget nodig om het project succesvol af te ronden. Dit speelt met name rond het projectvoorzien. Het projectvoorzien dient minimaal op een niveau gebracht te worden dat strookt met financiële omvang van het nieuwe geactualiseerde, gewogen, risicodossier. Het benodigd projectbudget bedraagt **XY** M€.

Opmerking [EW4]: idem

In de planning is door de partijen gekeken naar de snelst mogelijke wijze van realisatie. Daarbij zijn al diverse mogelijke versnellingen beschouwd en uitgewerkt als onderdeel van de planning. De vertragingkosten zijn echter substantieel. Dit maakt het een maatschappelijke verplichting voor partijen om na te gaan of met extra investeringen de planning kan worden versneld. Een eerste beschouwing op

mogelijke versnellingen toont echter aan dat het qua potentiële versnellingen niet om maanden maar eerder om weken gaat.

Welke versnellingen met welke investeringen kunnen worden geboekt is op dit moment hoogst onzeker. Er is daarom voor gekozen om nog niet de impact van potentiële versnellingen in de huidige planning op te nemen. Zodra versnellingsmogelijkheden daadwerkelijk reëel blijken, wordt de planning hier op aangepast. Bij besluitvorming over de versnelling worden ook eventuele extra investeringen inzichtelijk gemaakt.

Omdat de verdragingskosten bij verschillende domeinen en partijen vallen moet er vanuit partijen gezamenlijk een dekkingsvoorstel worden ontwikkeld.

Busomklap halte Jaarbeursplein naar UCC

Een belangrijke mijlpaal in de planning is het omklappen van de bus naar de halte UCC. De omklap is momenteel gepland voor 9 december 2018. In de stuurplanning is de infrastructuur tijdig gereed om de omklap te kunnen laten plaatsvinden. Bij vertraging van de werkzaamheden in het Stationsgebied is het echter mogelijk dat de infrastructuur niet tijdig gereed is en de busomklap niet op 9 december 2018 kan plaatsvinden. Om deze reden is het verstandig om een back-up scenario uit te werken om het busstation langer aan de Jaarbeurs kant te houden. Begin 2018, bij meer duidelijkheid over de voortgang van de werkzaamheden in het Stationsgebied, kan dan een definitief besluit worden genomen over de datum waarop de omklap plaatsvindt.

Conclusie

In het eerdere politiek-bestuurlijke traject is gesteld een startdatum voor (deel-) exploitatie te communiceren die met meer dan 85% waarschijnlijkheid kan worden gehaald. Gecombineerd met de inzichten van de onzekerheidsanalyse en de mogelijke startdatum is het voorstel om over de startdatum van (deel-) exploitatie aan het bestuurlijk overleg op 3 november voor te leggen:

“De Uithoflijn gaat in 2019 gefaseerd in gebruik. Voor de zomer van 2019 rijdt de tram (zij het in de exploitatie). Uiterlijk december 2019 start de volledige exploitatie”

Bij deze wijze van communicatie dienen aanvullend duidelijk de volgende risico's te worden uitgesloten:

- Optreden EMC-risico waardoor het materieel met batterijen dient te worden uitgerust;
- Vertraging op de Uithoflijn als gevolg van de aanleg van Het Platform.

Notitie

wij bouwen aan de



Onderwerp: Tussenstand Planning Proefbedrijf Uithoflijn
Datum: Maandag 2 oktober 2017
Aan: Leden werkgroep VEB, leden PGP
Door: [REDACTED]

Inleiding

Deze notitie behandelt de inzichten die zijn verkregen inzake de planning voor het Proefbedrijf Uithoflijn. Daarbij wordt zowel de voorbereiding als uitvoering belicht voor een Proefbedrijf voor de gehele lijn als voor een Proefbedrijf Deeexploitatie (SABUTO) met daarna een tweede Proefbedrijf voor de gehele lijn.

1. Gevolgde koers

In september hebben 3 bijeenkomsten van de Projectgroep Proefbedrijf (PGP) plaatsgevonden, alsmede enkele bijeenkomsten van het Operationeel Overleg Voorbereiding Proefbedrijf (OVP). Het PGP houdt zich bezig met de overall organisatie van het proefbedrijf, terwijl het OVP op een meer inhoudelijk niveau begonnen is met de uitwerking van de Protocolproeven. Beide groepen hebben vertegenwoordigers van POUHL, OV-A en Qbuzz, terwijl in de PGP ook OV-E vertegenwoordigd is.

Als eerste 'wapenfeit' is de Proefmatrix 2.0 vastgesteld; deze lijst bevat alle voorgenomen proeven van zowel Processen/Protocollen als Robuustheid. Circa de helft van deze proeven staat nog ter discussie en moet uiterlijk november nader vastgesteld worden middels Proefmatrix 3.0. Voor de niet ter discussie staande proeven is een begin gemaakt met de uitwerking ervan.

In het PGP is tevens vastgesteld dat OV-A en Qbuzz leidend zijn v.w.b. het proefbedrijf, om reden dat zij verantwoordelijk zijn voor de veiligheidszorgsystemen conform de wet Lokaalspoor.

Op basis van Proefmatrix 2.0 zijn inschattingen gemaakt van zowel de benodigde doorlooptijd in de voorbereidingsperiode als voor de benodigde uitvoeringstijd per proef.

2. Voorbereiding

Ter voorbereiding op het Proefbedrijf dienen alle proeven te worden uitgewerkt, waarbij wordt vastgelegd hoe de betrokken partijen dienen om te gaan met zowel reguliere als verstoorde situaties. Op dit moment is de status bij deze partijen (Qbuzz en OV-A met haar onderhoudsaannemers) zodanig dat veel van de operationele procedures voor de Uithoflijn nog bedacht en uitgewerkt moeten worden. Dit 'huiswerk' is van groot belang voor het gezamenlijk vaststellen van de scenario's voor het Proefbedrijf.

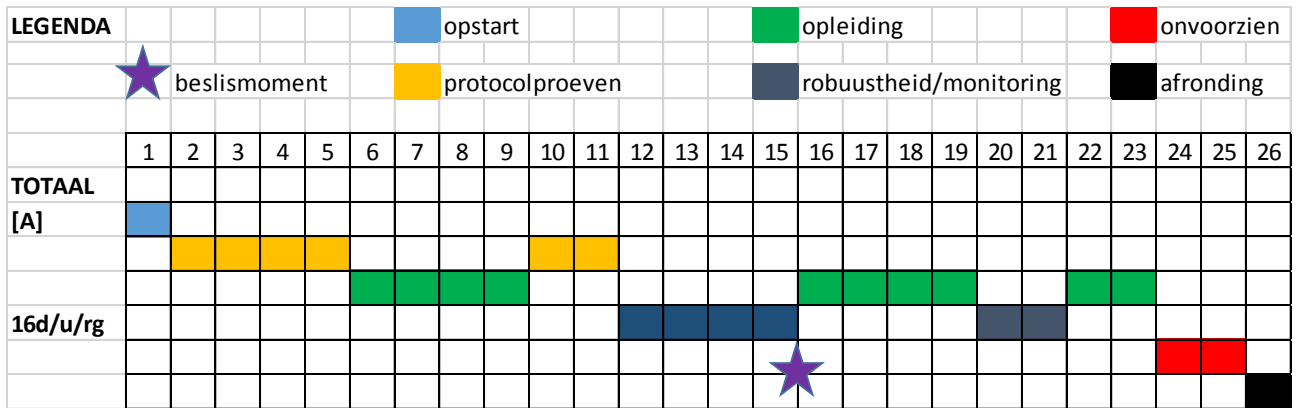
Voor de variant waarbij de gehele Uithoflijn in één keer in dienst gaat is daarom een voorbereidingstijd voor het Proefbedrijf van 39 tot 52 weken voorzien. De marge van 13 weken heeft vooral te maken met de onzekerheid over de ontruimingsprotocollen voor het Stationsgebied. Daar zijn veel partijen bij betrokken die allemaal invloed hebben op de scenario's en protocollen. Die veelheid aan partijen zal aanleiding geven tot langdurige discussies waarbij escalatie buitengewoon lastig zal zijn.

Voor wat betreft de voorbereiding van de Robuustheidsproeven wordt nog steeds het uitgangspunt gehanteerd dat deze binnen de periode van 39 weken moet kunnen vallen. Belangrijk om hier te vermelden is dat de bijsturingsscenario's (=onderdeel Robuustheidsproeven) momenteel nog niet nader zijn uitgewerkt. Gesprekken hierover met zowel vervoerder, beheerder als onderhoudspartijen moeten op de kortst mogelijke termijn worden opgestart.

3. Uitvoering

Als startvoorwaarde voor het Proefbedrijf dienen alle voorbereidende activiteiten te zijn afgerond, inclusief overdracht aan OV-A. Afwijkingen en restpunten van de voorgaande periode(s) kunnen alleen onder strikte voorwaarden worden toegestaan. Open einden zijn blokkerend.

De verantwoordelijkheid voor het realiseren van de startvoorwaarden ligt bij de werkgroep VEB. In de hiernavolgende tabel wordt het huidige planningsinzicht voor een Totaal Proefbedrijf weergegeven.



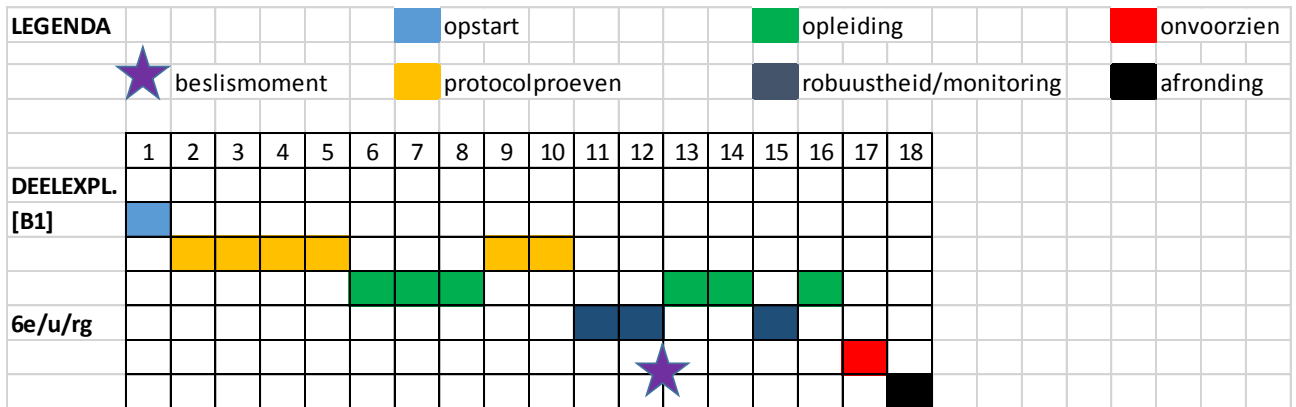
Figuur 1: Uitvoeringsplanning Proefbedrijf gehele Uithoflijn

4. Consequenties Deelexploitatie

Voor de voorbereiding van het Proefbedrijf Deelexploitatie (SABUTO) kan redelijk veilig de eerder genoemde periode van 39 weken worden aangehouden, omdat immers de uitwerking van de risicovolle scenario's voor het Stationsgebied nog niet gereed hoeft te zijn¹. Hieruit volgt wel dat de start van het tweede deel van het Proefbedrijf voor de gehele lijn (dus inclusief D-OVT) tenminste 13 weken na de start van het Proefbedrijf SABUTO komt te liggen.

Het Proefbedrijf SABUTO kan naar verwachting ca. 8 weken korter zijn dan het Proefbedrijf voor de gehele Uithoflijn. Deze verkorting is vooral mogelijk omdat er minder trambestuurders benodigd zijn bij de opstart Deelexploitatie en omdat er relatief weinig robuustheidsproeven benodigd zijn. Er hoeft immers maar met 6 enkele trams/uur/richting gereden te worden. Het aantal uit te voeren scenario's blijft daarentegen vrijwel hetzelfde: aan de ene kant vallen er enkele proeven in het stationsgebied af, aan de andere kant zijn er een aantal extra proeven benodigd voor de Deelexploitatie.

De planning voor het Proefbedrijf SABUTO komt er dan als volgt uit te zien:



Figuur 2: Uitvoeringsplanning Proefbedrijf SABUTO

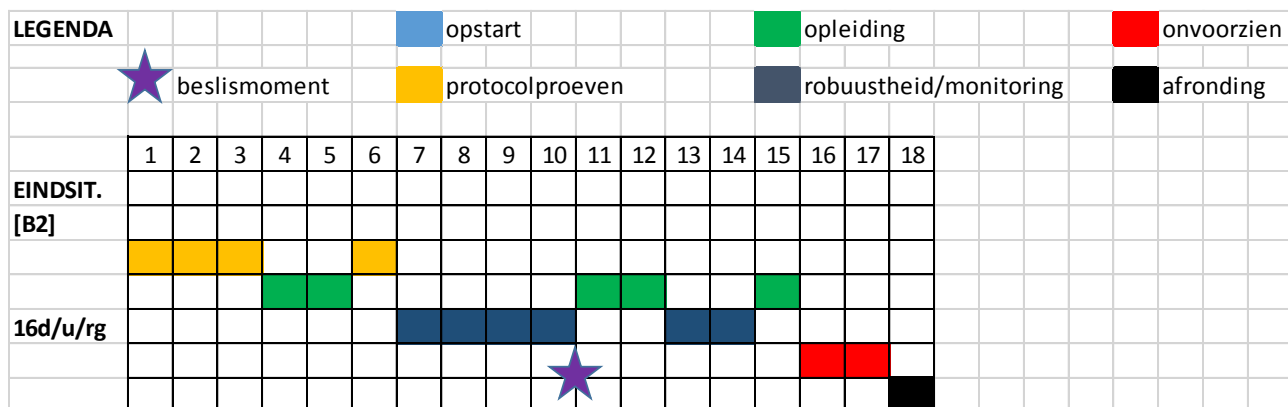
Na een geslaagd Proefbedrijf SABUTO kan de Deelexploitatie starten terwijl D-OVT wordt afgebouwd en getest. Na het afronden van het Testbedrijf op D_OVT dient er nog een Proefbedrijf voor de gehele Uithoflijn te worden gehouden om de specifieke procedures met betrekking tot het Stationsgebied te beproeven, alsmede om de robuustheid aan te tonen bij vervoersfrequenties oplopend tot 16 trams per uur per richting. En dat voor zowel Normaal als Verstoord bedrijf.

Naar verwachting gaat dit laatste Proefbedrijf eveneens ca. 18 weken doorlooptijd vergen (figuur 3).

Weliswaar zijn er minder scenario's uit te voeren, maar wel moeten er evenveel Robuustheidsproeven (incl. herstel en her-test tijd) plaatsvinden als voor het totale Proefbedrijf om de opbouw naar 16 trams/uur/richting uit te voeren.

Tegelijk met het maken van Proefmatrix 3.0 zal uitgezocht moeten worden hoe vaak en in hoeverre de Deelexploitatie onderbroken moet worden voor dit laatste Proefbedrijf. Eveneens zal gezocht moeten worden naar verdere mogelijkheden tot optimalisatie van de planning. Hiervoor bestaan al wel enkele ideeën, maar daar valt nu nog geen voorschot op te nemen.

¹ Overigens wordt de uitwerking van deze scenario's, vanwege de lange doorlooptijd, wel al meteen ter hand genomen zodat de extra benodigde doorlooptijd hiervoor tot maximaal 13 weken beperkt blijft.



Figuur 3: Uitvoeringsplanning Proefbedrijf Eindsituatie

5. Risico's

Momenteel zijn er nog diverse grote risicofactoren:

- Beschikbaarheid van mensen: om alle benodigde scenario's tijdig uit te werken dient de huidige bemensing van het OVP opgeschaald te worden. Daarnaast lopen er nog inhuur/aanbestedingsprocedures voor zowel de Ontwerper Proefbedrijf als voor de Scenarioschrijver waarvan de uitkomst nog onzeker is.
- De scope van alle benodigde proeven is nog niet stabiel. De grote verscheidenheid aan stakeholders zorgt voor een navenant groot scala aan mogelijke scenario's. Er kan natuurlijk ook veel mis gaan op een kwetsbare lijn als de Uithoflijn. Het is dan ook een opgave voor het OVP om alle genoemde situaties beperkt te houden tot de daadwerkelijk maatgevende scenario's.
- Aan het einde van het Testbedrijf gaat het operationeel beheer van de infrastructuur over naar OV-A. Aangezien de start van het Proefbedrijf direct opvolgend gepland is, bestaat er een groot risico dat bepaalde processen nog onvoldoende robuust zijn. Dat zorgt er op zijn beurt dan voor dat men tijdens het Proefbedrijf nog gaat 'experimenteren' met alle consequenties van dien. Het is derhalve van het grootste belang om OV-A zoveel als mogelijk bij de Testfase te betrekken en gelegenheid te geven om de nieuwe infrastructuur te leren kennen.
- Integratie met Safety Management. Op hoofdlijnen is het proces van het opbouwen en afronden van de benodigde dossiers bekend. Deze processen dienen echter nog afgestemd te worden met de diverse stakeholders. Ook dienen deze processen geïntegreerd te worden met het proefprogramma zodat alle veiligheidsrelevante informatie tijdig beschikbaar is om het proces van vergunningaanvraag en –verlening parallel te kunnen houden aan het Proefbedrijf.
- Opleiding onderhoudspartijen: op dit moment is er nog geen informatie over de benodigde opleidingstijd voor de verschillende onderhoudspartijen voorafgaand aan, en tijdens, het Proefbedrijf. Vooralsnog is de aanname gedaan dat de hiervoor benodigde opleidingstijd niet langer gaat zijn dan de opleidingstijd van de trambestuurders.
- Representativiteit simulaties: in de tot dusver uitgevoerde simulaties voor het Proefbedrijf is gewerkt met een dienstregeling van 16 enkele trams/uur/richting. Vanwege de samenloop met buslijn 12 en beschikbare perronlengtes kunnen de Robuustheidsproeven voor deze frequentie niet met dubbele trams worden uitgevoerd. De consequenties hiervan dienen nader onderzocht te worden.



Dossier 4 Afweging Deeexploitatie Uithoflijn

Onderwerp: Afweging Deeexploitatie Uithoflijn
 Opdrachtgever: Directieraad Uithoflijn
 Opsteller: [REDACTED] VEB
 Versie: 1.0 CONCEPT
 Datum: 23 oktober 2017

Inleiding

Het project Uithoflijn kent al jaren de volgende definities, welke zijn gedefinieerd in de contracten met BAM-CUU en CAF en welke ook staan in het PPvE Uithoflijn:

Testbedrijf Uithoflijn	Het geheel aan Integratietesten dat moet aantonen dat de Integrale Traminfrastructuur voldoet aan de uitgangspunten van een werkend Tramsysteem.
Proefbedrijf Uithoflijn	Het geheel aan beproevingen van processen dat uitgevoerd wordt om aan te tonen dat het Tramvervoersysteem Uithoflijn exploiteerbaar, beheerbaar en veilig werkend is (stap 10 van de EN 50126).
Exploitatie Uithoflijn	De fase na overdracht en acceptatie van het werkend tramvervoersysteem (TVUHL), waarin het TVUHL operationeel is.

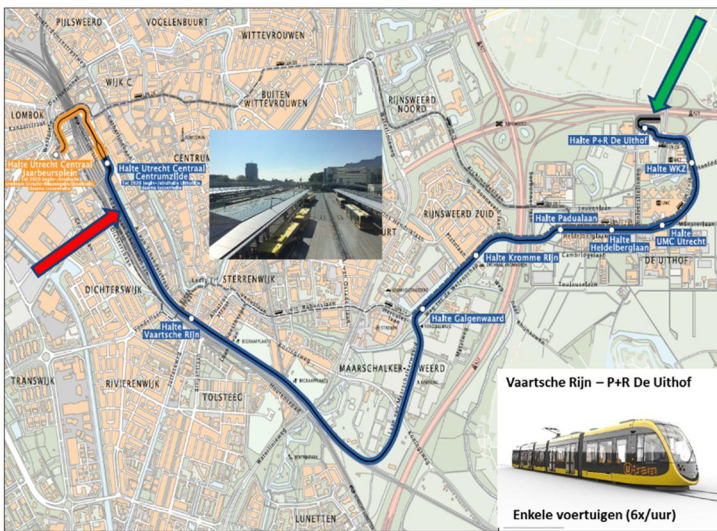
Door de afspraken met BAM-CUU over Testbedrijf SABUTO en door de uitstel van start Exploitatie is er behoefte aan duidelijkheid over de voor- en nadelen van Deeexploitatie, waarbij het niet alleen om financiële aspecten gaat. Deze notitie geeft daarvoor een eerste aanzet.

De notitie beschrijft eerst het voorstel Deeexploitatie, gaat vervolgens in op de voor- en nadelen van Deeexploitatie en geeft vervolgens een samenvattende tabel. Deze notitie is onderdeel van een 9-tal dossiers om te komen tot een nieuwe datum voor (Deel)exploitatie Uithoflijn, welke naar alle waarschijnlijkheid wordt vastgesteld in het bestuurlijk overleg van 3 november 2017.

Dossier	Titel
1	Integrale planning Stationsgebied
2	Integrale planning SABUTO
3	Planning Proefbedrijf
4	Business case Deeexploitatie
5	Tussentijds startmoment exploitatie
6	Risicoanalyse en integrale planning
7	Update kostenraming Uithoflijn incl. gerelateerde werkzaamheden
8	Oplegnotities
9	Bestuurlijke brief en woordvoeringslijn

Wat is Deeexploitatie?

Bij Deeexploitatie worden reizigers op weekdays vervoerd tussen halte P+R en halte Vaartsche Rijn en wordt er gestopt op alle tussenliggende haltes. Bij aankomst vanuit De Uithof op halte Vaartsche Rijn dienen alle reizigers uit te stappen, aangezien hierna de tram kop gaat maken en terugkeert naar halte Vaartsche Rijn. Voor het leegmaken van het voertuig wordt de tramchauffeur ondersteund door een steward van UOV (Qbuzz) die gedurende de exploitatie uren hiervoor permanent op halte Vaartsche Rijn aanwezig is. Het kopmaken, wisselen van spoor, gebeurt op de Adama van Scheltemabaan bij de rode pijl in de onderstaande figuur. Dit is de plek waar een overloopwissel is gebouwd.



Gedurende Deelexploitatie worden vijf omlopen (5 enkele trams) gereden zodat een dienstregeling van 6 trams per uur per richting kan worden aangeboden. Alle buslijnen blijven gehandhaafd, het voornemen is om lijn 12 en de tramvoertuigen te laten halteren langs de tramperrons op de haltes Heidelberglaan en WKZ, omdat er anders te weinig bushaltes zijn in De Uithof. De verwachting is dat maximaal 2.500 reizigers per dag gebruik zullen maken van de tramlijn, waarvan een zeer beperkt aantal nieuwe reizigers, de overige reizigers waren anders met de bus gegaan. Het wordt iets minder druk in buslijn 12, echter blijft door de groei van het aantal reizigers (situatie september 2017) het noodzakelijk om hetzelfde aantal bussen in te zetten op lijn 12.

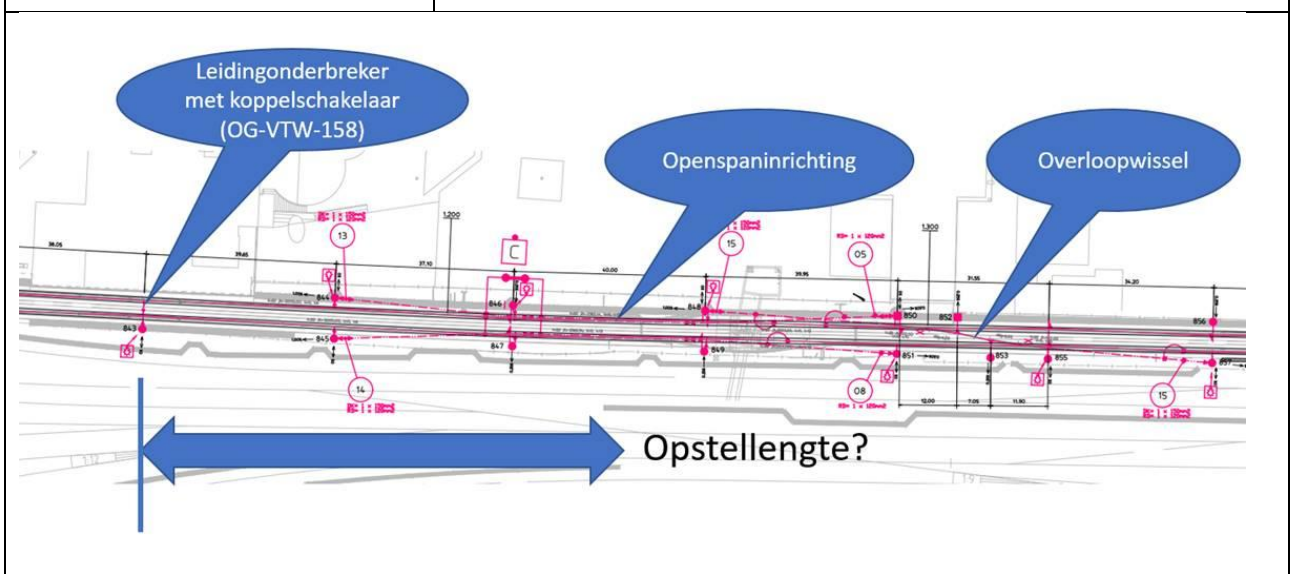
Doordat Deelexploitatie gezien wordt als extra vervoersdienst (dit is een keuze) bovenop de busdienst van lijn 12, kan deze enkele dagen achter elkaar onderbroken worden voor het uitvoeren van robuustheidsproeven met 16 dubbele trams per uur per richting (zonder reizigers). Dit is een belangrijke activiteit in het Proefbedrijf Uithoflijn, die in de tijd samen zal vallen met Deelexploitatie.

Benodigde technische aanpassingen voor Deelexploitatie

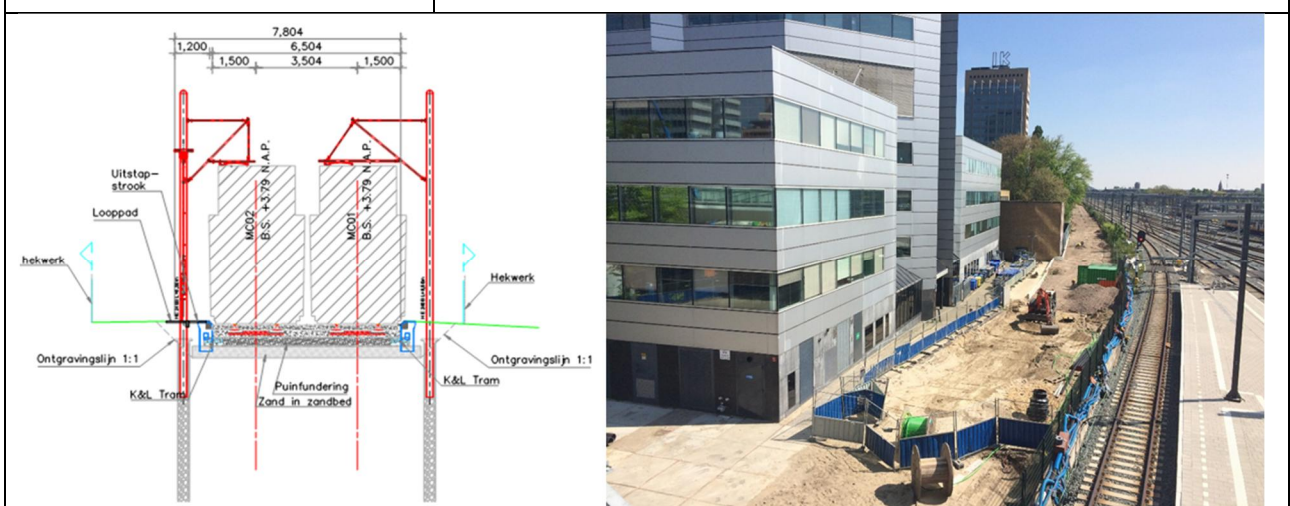
Door de introductie van Deelexploitatie zijn een aantal technische aanpassingen noodzakelijk. Bijna alle aanpassingen zijn permanente aanpassingen omdat deze ook tijdens Exploitatie hun waarde kunnen behouden. Onderstaand is een niet uitputtende lijst van technische aanpassingen wel de hoofdpunten met een korte beschrijving.

Overloopwissel Adama van Scheltemabaan	
<p>Extra Keerfunctionaliteit AvS meenemen door Bombardier URTS</p>	<p>In de Deelexploitatie wordt gedurende een langere periode het wissel gebruikt om ook vanuit de andere richting te keren. In de huidige configuratie kan dit uitsluitend door het wissel met de hand te bedienen. Vanuit de commissie Deelexploitatie in overleg met de beveiligingsleverancier is geconcludeerd dat het wenselijk is om in deze situatie dit keerproces te</p>

	<p>automatiseren. Dit betekent een aanvullende functionaliteit in de trambeveiliging van Bombardier. Bombardier heeft aangegeven dat het doorvoeren van een dergelijke configuratiewijziging betekent dat ze een extra versie van de software moeten ontwikkelen. Dit heeft een doorlooptijd van 3 maanden. Dit is inmiddels al in opdracht te geven omdat dit ook gewenst is vanuit het Robuustheidsplan van de Vervoerder.</p>
--	--



Aanpassing sectiescheiding	<p>Het uitgangspunt voor de Deeexploitatie is dat er gelijktijdig met het rijden van trams tussen Vaartsche Rijn en P+R De Uithof rondom Utrecht Centraal bouwwerkzaamheden plaatsvinden. Het uitgangspunt van de Deeexploitatie is dat er uitsluitend op afgesproken periodes trambewegingen plaatsvinden door het stationsgebied. Voor het uitvoeren van de bouwwerkzaamheden in het deeltracé Stationsgebied is het wenselijk om geen spanning op de bovenleiding te hebben staan als er geen trams rijden. Om dit mogelijk te maken dient de sectiescheiding op de Adama van Scheltemabaan circa 100 meter verplaatst te worden in de richting van Utrecht Centraal.</p>
----------------------------	--



Toevoegen uitstapperron trambestuurder	<p>Voor het keerproces ten noorden van het overloopwissel is het noodzakelijk een uitstapperron te creëren aan de zijde van het park Nieuweroord. Dit is relatief eenvoudig te realiseren aangezien BAM-CUU hier al een opstaande trottoirband heeft aangebracht.</p>
--	---

Extra camera overloopwissel	<p>Wissels die vanuit de verkeersleiding bediend kunnen worden behoren te zijn voorzien van een camera. Deze camera moet worden toegevoegd nabij het overloopwissel.</p>
-----------------------------	--

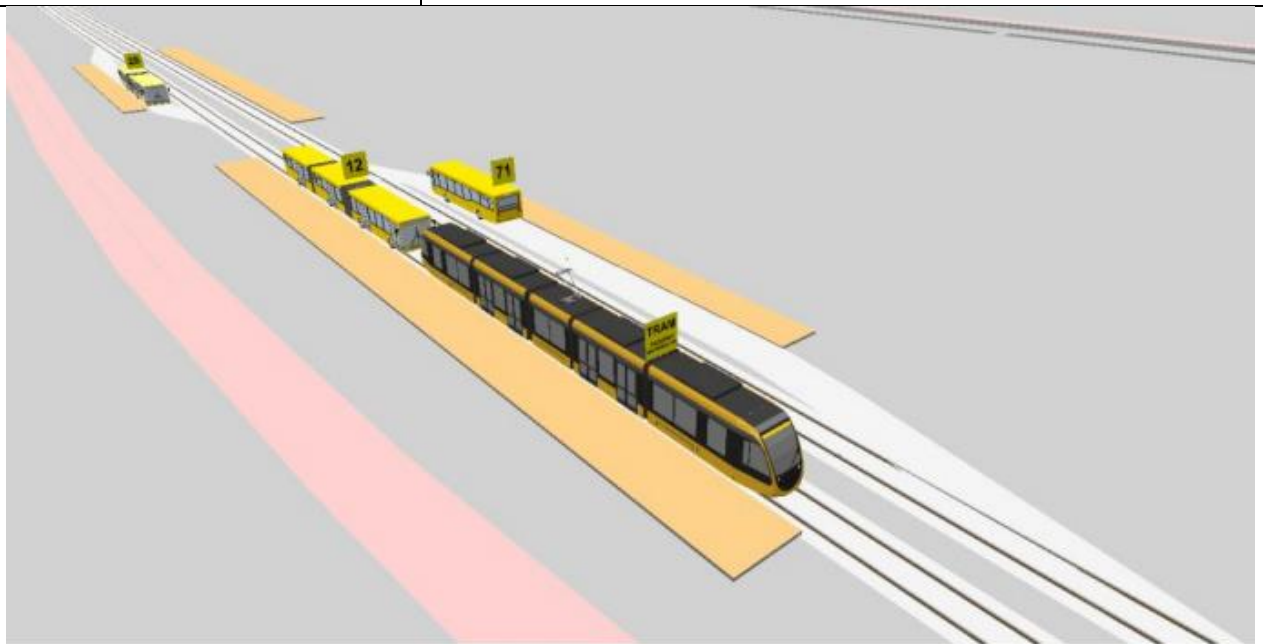
<p>Er zijn twee aanvullende voordelen van de implementatie van de extra functionaliteit van de wisselbesturing en het verplaatsen van de sectiescheider:</p>	
--	--

1. Deze configuratie sluit aan op het Robuustheidsplan U-OV van de Vervoerder, waarin het rijden tussen Vaartsche Rijn en de P+R als terugvalscenario beschreven is indien er een calamiteit is op Utrecht Centraal. De Vervoerder heeft in de werkgroep Deelexploitatie aangegeven dit te ondersteunen.
2. Het zorgt voor een veiliger situatie in het geval van calamiteiten, omdat de trambestuurder niet het voertuig hoeft te verlaten om het wissel om te zetten. Dit is bij een CAF tram iets lastiger dan bij de oude SIG trams vanwege de positie van de deuren.

Aanpassingen systemen Vervoerder

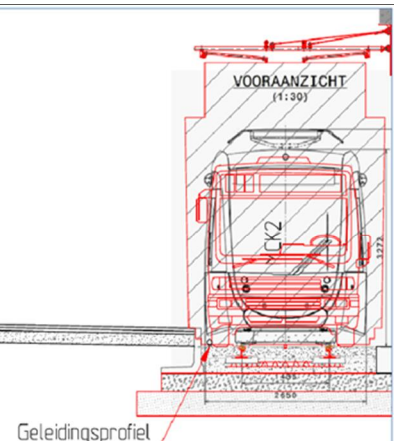
INDICO

De communicatie tussen het voertuig en de baan / verkeersleiding loopt via INDICO. Die systemen moeten worden aangepast om Deelexploitatie mogelijk te maken. Het gaat bijvoorbeeld over een nieuwe lijncode.



Samen halteren tram en bus bij haltes Heidelberglaan en WKZ

Bij de halte Heidelberglaan en halte WKZ is het voorstel om tijdens Deelexploitatie buslijn 12 en de enkele trams op dezelfde tramhalte te laten halteren. Hierdoor wordt de drukbezette bushaltes in De Uithof niet extra belast met de buslijn 12 passagiers. Reizgers kunnen dan wennen aan de locatie waar straks de gekoppelde trams bij volledige Exploitatie halteren. Echter is het tramperron 30cm hoog en kan een bus daar het beste halteren als er een aanrijdbuis wordt aangebracht, zie onderstaande figuur. Het in- en uitchecken bij de bussen gebeurt in het voertuig en bij de tram op het perron met behulp van CiCo paaltjes. Dit zou verwarrend kunnen zijn voor de reizigers bij halte Heidelberglaan. Hiervoor is extra aandacht nodig, net als bij de halte UMC Utrecht waar ook de tram en bus dezelfde halte delen. Voor de halte WKZ kan worden overwogen om buslijn 12 ook te laten halteren op de toekomstige bushalte. Deze halte is iets minder druk en sluit aan op de keerlus, zodat er meer ruimte beschikbaar is.



Aanrijdbuizen bij haltes Heidelberglaan en WKZ	Om trams en bussen dezelfde halte te laten gebruiken is een aanrijdbuis (zie foto vanuit den Haag) nodig bij de haltes Heidelberglaan en WKZ. Dit voorkomt schade aan de bussen als die te dicht langs de perronrand rijden. Het is aan de beheerder van de traminfrastructuur en de Vervoerder om die buizen na Deeexploitatie te laten liggen of niet. Dit kan wenselijk worden geacht als de tram in de toekomst niet rijdt bij een calamiteit en er bussen worden ingezet. Een analyse voor potentieel struikelgevaar is nodig in het Uitvoerings Ontwerp (UO), omdat reizigers relatief eenvoudig van de tramperrons kunnen afstappen.
Bewegwijzering	De CAF voertuigen en de route borden buiten voorzien niet in Deeexploitatie. De bestemming Utrecht Centraal Centrumzijde moet worden afgeplakt of worden weggenomen. De Vervoerder UOV voorziet deze activiteit als noodzakelijk maar beperkt in omvang.

Testbedrijf SABUTO

Gedurende de fase Testbedrijf SABUTO is BAM-CUU verantwoordelijk voor alle trambewegingen op de Uithoflijn, en is BAM-CUU verantwoordelijk voor het beheer van de infrastructuur. Het Testbedrijf SABUTO wordt uitgevoerd op het traject vanaf ca. km 1.05 (positie voorsein wisselstraat OVT) t/m Opstel terrein P+R (km 9.10).

Gedurende deze testfase wordt er gebruik gemaakt van maximaal vier enkele trams (=twee gekoppelde trams), welke waarschijnlijk worden opgesteld op het opstel terrein P+R De Uithof. Gedurende deze fase vindt er zowel afbouw plaats aan het SABUTO deel van de infra (op veilige wijze, en mogen de testen niet verstoren), als aan het traject D-OVT. Voorafgaand aan het Proefbedrijf wordt de wisselomloop AvS baan aangepast, getest en vrijgegeven voor keerbewegingen km 1.05 – Vaartsche Rijn.

Gedurende het Testbedrijf SABUTO blijven de huidige buslijnen gehandhaafd op hun huidige traject.

Het Testbedrijf SABUTO wordt afgesloten met overdracht van de Infra SABUTO aan Provincie Utrecht afdeling Openbaar Vervoer - Asset Management (OVA).

Proefbedrijf SABUTO

Het Proefbedrijf SABUTO volgt direct op het Testbedrijf SABUTO. Gedurende de fase Proefbedrijf SABUTO is PU verantwoordelijk voor alle trambewegingen op de Uithoflijn, en is PU verantwoordelijk voor het beheer van de infrastructuur. Het Proefbedrijf SABUTO wordt uitgevoerd op het traject vanaf ca. km 1.05 t/m Opstel terrein P+R km 9.10.

Gedurende deze fase wordt er gebruik gemaakt van beschikbare trams op P+R De Uithof, zodat in ieder geval met 5 omlopen gelijktijdig proef kan worden gereden.

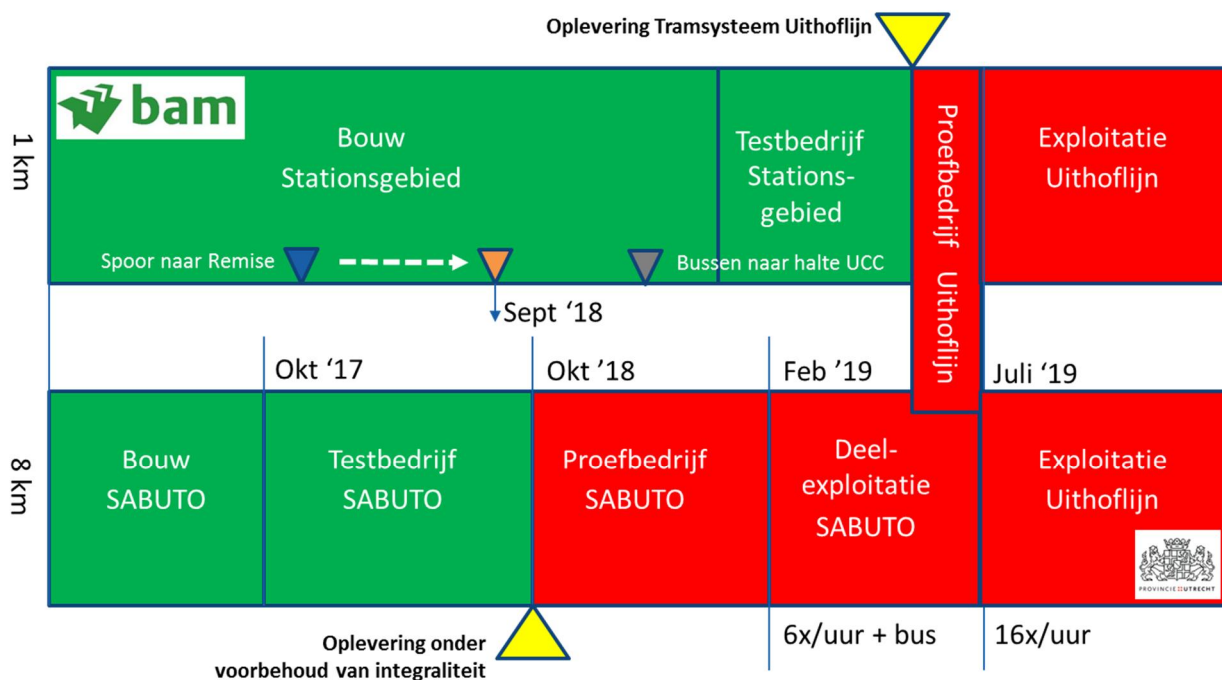
Overbrengingsritten naar de Remise worden aan het einde van het Testbedrijf SABUTO opgestart, teineinde bij start Proefbedrijf SABUTO een totaal van 12 tot 16 enkele trams op het Opstel terrein P+R De Uithof ter beschikking te hebben. Overbrengingsritten (benodigd voor o.a. onderhoud) vinden plaats gedurende één of twee vaste doordeweekse nacht(en), liefst met gekoppelde trams, via het westelijke spoor in het D-OVT gebied. Overbrengingsritten vindt 's nachts plaats vanwege de (verkeers)veiligheid. Er kan tijdens de overbrengingsritten niet gebouwd worden en de busexploitatie wordt niet verstoord. Verkeersregelaars worden door UOV of BAM-CUU ingezet voor een veilige doorgang, dit gebeurt onder begeleiding van BAM-CUU indien de tram door het werktein wordt verplaatst. Voorlopig uitgangspunt is dat er in 2 nachten met per nacht 3 gekoppelde en één enkele tram 14 trams worden uitgewisseld waarbij het noodzakelijk is dat een geëlectriceerd spoor door het stationsgebied beschikbaar is.

Gedurende deze fase wordt het traject D-OVT verder afgebouwd en getest, en worden overbrengingsritten via het westelijk spoor gefaciliteerd, zoals aan het einde van het testbedrijf SABUTO.

Nieuwe situatie: start Exploitatie Uithoflijn later

Bij een latere start van de Exploitatie Uithoflijn en de introductie van Deeexploitatie worden nieuwe fases binnen het project geïntroduceerd. De onderstaande figuur geeft een overzicht van deze fases met behulp van voorlopige data. In groen is aangegeven dat het veiligheidszorgsysteem van de aannemer BAM-CUU

leidend is en in rood is aangegeven dat de Traminfrastructuur is opgelverd aan de toekomstige beheerder Provincie Utrecht afdeling OV Asset management (OVA). Voor de Provincie verzorgt Strukton het dagelijks onderhoud van de trambaan en Stadler de tramvoertuigen. UOV (Qbuzz) is de vervoerder voor zowel de bus als tramexploitatie.



Voorlopige uitgangspunten bij de bovenstaande figuur en onderstaande tabel zijn:

1. Testbedrijf SABUTO was gepland conform afspraak met BAM-CUU (VtW150) op 16/10/2017. De laatste integrale uitvoeringsplanning (Realisatie – Testen – Proefbedrijf Uithoflijn d.d. 09/10/2017) gaat uit van een start eind oktober 2017 waarbij rekening is gehouden met de acceptatie termijnen en mobilisatie van het testteam.
2. Proefbedrijf SABUTO start conform nieuwe integrale planning (dossier 1 en 2) in de laatste week van oktober 2018, dit als gevolg van een latere beschikbaarheid van het westelijke spoor naar de Remise in het Stationsgebied en daardoor een latere start van de SIT-3 testen. Dit zijn testen met 2 tot 4 CAF voertuigen. Hierbij is rekening gehouden met de effecten van de onderheide spoorplaat die in plaats van de hybride spoorplaat dient te worden aangelegd. Het effect daarvan is in de bovenstaande figuur met een blauwe pijl. Dat is ook de reden dat Testbedrijf SABUTO relatief lang duurt. Het stationsgebied moet doorrolbaar zijn om de 4 testvoertuigen te kunnen verplaatsen van de Remise in Nieuwegein naar het testtraject in De Uithof.
3. Deelexploitatie start op z'n vroegst in februari 2019, 4 maanden na start Proefbedrijf SABUTO. Een versneld Proefbedrijf (van bijvoorbeeld 6 maanden naar 4 maanden) voor Deelexploitatie is mogelijk doordat een korter traject moet worden beproefd en omdat er minder trambestuurders opgeleid hoeven te worden. Deelexploitatie gaat immers uit van 5 omlopen in plaats van 12 omlopen bij volledige Exploitatie. De doorlooptijd voor het Proefbedrijf SABUTO is verder uitgewerkt in dossier 3 "Doorlooptijd Proefbedrijf".
4. Het Testbedrijf Stationsgebied, ook wel Testbedrijf DOVT genoemd, wordt waarschijnlijk uitgevoerd in één periode. Allereerst worden de kopsoren en de wisselstraat van halte UCC getest. Waar mogelijk gebeurt direct na de oplevering van de bouwactiviteiten door BAM-CUU. De doorgaande sporen vanaf de Tijdelijke Eindhalte Jaarbeursplein (TEJ) tot de wisselstraat ten zuiden van halte UCC komen pas als laatste beschikbaar. Gedurende deze testen blijft het gebied DOVT een werkterrein van de aannemer en is het veiligheidszorgsysteem van de BAM-CUU van toepassing tot dat het is opgeleverd en overgedragen.
5. Het Proefbedrijf Uithoflijn omvat de proeven die niet konden worden uitgevoerd in het Proefbedrijf SABUTO. Een aantal nieuwe processen en protocollen zijn dan al beproefd en ook een deel van de trambestuurders is al opgeleid. De resterende activiteiten omvatten vooral proeven in het Stationsgebied zelf, robuustheidsproeven en de resterende opleidingen. Een deel van deze proeven vindt plaats op gehele Uithoflijn. Aangezien in dit Proefbedrijf opschaling plaatsvindt van 6 enkele trams/uur/richting naar naar 16 dubbele trams/uur/richting dient voor de robuustheidsproeven veel

tijd te worden ingeruimd. Daarbij moet ook een aantal representatieve proeven worden uitgevoerd in periodes met drukke verkeerssituaties in De Uithof. Dit heeft als consequentie dat de Deelexploitatie voor reizigers op enkele doordeweekse dagen onderbroken zal moeten worden om deze proeven te faciliteren.

6. Voor de onderstaande tabel wordt voorlopig uitgegaan van een start Exploitatie Uithoflijn in de zomer van 2019. Indien mogelijk wordt dit gecombineerd met een reguliere datum voor dienstregelingswijzigingen. Dossier 5 geeft nadere details over de effecten als niet in juli of december de dienstregeling wijzigt.

Afweging Deelexploitatie

Het onderstaande overzicht geeft een kwalitatieve beschrijving van de voordelen die ontstaan door een latere start van de Exploitatie. De laatste kolom geeft de nadelen (**aangegeven in het rood**) en voordelen (**aangegeven in het groen**) als gekozen wordt voor Deelexploitatie. Dit is weergegeven in een kwalitatieve beschrijving. Starten met Deelexploitatie is een keuze, ook kan worden gewacht tot dat de gehele Uithoflijn klaar is en direct wordt overgegaan tot volledig Exploitatie (Variant 1). Deze notitie is bedoeld om de keuze voor wel of geen Deelexploitatie te ondersteunen. Extra kosten als gevolg van een latere start van de Exploitatie worden in dossier 7 beschouwd evenals het financiële effect Deelexploitatie. Bij variant 2 worden alleen de additionele voor- en nadelen beschouwd ten opzichte van variant 1

ID		Variant 1	Variant 2
		Volledig Exploitatie	Eerst Deelexploitatie
	Voorlopige datum Exploitatie	Juli 2019	Juli 2019
	Voorlopige datum Deelexploitatie	Nvt	Februari 2019
		Kosten als gevolg van latere start Exploitatie Uithoflijn (dossier 7)	Wat als Deelexploitatie?
	1 Projectorganisatie Uithoflijn (POUHL)		
1a	Personeel		Geen effect, werkzaamheden worden beter verspreid. Ingroeimodel is voordelig, geen big bang opening met risico's op kinderziektes (slecht voor de robuustheid in de eerste maanden)
1b	Huisvesting		Geen effect
1c	Adviseurs		Geen effect
1d	Verzekeringen en abonnementen		Geen effect
1e	Directieleveringen		Geen effect
1f	Neven projecten		Inregelen van de verkeersregelinstallatie (VRI) moet 2x omdat bus en tram samenrijden in De Uithof voor een paar maanden.
			Meeste kinderziektes van de Directieleveringen komen naar voren tijdens Deelexploitatie en niet tijdens Exploitatie
	2 BAM-CUU (Opdrachtnemer Traminfrastructuur)		
2a	Tijdelijke beheer		Bij Deelexploitatie gaat het (tijdelijk) beheer van 8/9 km over naar de Provincie.
2b	Testbedrijf 2x		Geen effect, deze splitsing is al ontstaan door VTW150
2c	Oplevering 2x		Geen effect, deze splitsing is al ontstaan door VTW150
2d	Werkterrein DOVT langer		Geen effect, deze situatie ontstaat al door latere start Exploitatie
2e	Verstoring BAM-CUU werkzaamheden DOVT		Nadelig, doordat twee keer per week in de nacht tramvoertuigen door het stationsgebied moeten ontstaan er beperkingen voor het bouwen en testen.
2f	Overdrachtsproces		Door eerst 8/9km over te dragen en daarna het resterende deel wordt de laatste overdracht eenvoudiger, organisaties kennen de procedures. Zie het positieve effect van de Pré-SITs.

3 CAF (Opdrachtnemer Materieel)			
3a	Verlenging garantie periode		CAF Voertuigen moeten blijven rijden en niet stilstaan. Bij Deelexploitatie worden meer kilometers gemaakt.
3b	Groter opstel terrein Remise		Door gebruik te maken van Deelexploitatie kunnen voertuigen eerder worden overgebracht naar het opstel terrein P+R De Uithof.
3c	41m trams		Geen effect
3d	Werkplaats		Bij Deelexploitatie is de noodzaak voor een nieuwe werkplaats eerder nodig. Bij variant 1 is de noodzaak minder urgent, waardoor het 2 ^e werkplaatsspoor meer nodig is.
4. Toekomstige beheerder (OVA)			
4a	Medewerkers PU OVA+ontvangst		Het Gebruiksdossier moet 2x aangepast worden
			Heeft gevolgen voor de OVA organisatie kosten, daar delen van het ontvangst en opleverwerk dubbel uitgevoerd moeten gaan worden.
			De infra beheerder ziet liever dat het gereed spoor gebruikt wordt aangezien ongebruikt materieel en spoorinfra achter uit gaat als het niet gebruikt wordt. Door Deelexploitatie wordt deze achteruitgang voorkomen.
			Omgeving vroegtijdig laten wennen aan aanvraag WIJT vergunningen.
			Vanuit het voertuigbeheer gezien is Deelexploitatie gewenst.
4b	Beheerder infra (Strukton)		Calamiteitendienst kent een eerdere startdatum dan bij variant 1.
			Geen noodzaak voor roestrijden.
			Het gebruik van het overloopwiel Adama van Scheltemabaan welke oorspronkelijk bedoeld was als bijsturing wordt bij Deelexploitatie zeer intensief gebruikt, extra beheer.
			De verbinding van Remise naar TEJ wordt anders gebruikt als bedoeld in eindexploitatie. Wekelijks zijn twee nachten nodig voor overbrengingsritten en kan niet de infra worden onderhouden.
4c	Beheerder trams (Stadler)		Stadler maakt extra kosten voor (ont)koppelen tijdens overbrengingsritten, twee nachten per week.
			Het onderhoudscontract dat is afgesloten met Stadler bestaat uit een vast maandelijks deel en een variabel deel. Het variabele deel zal bij Deelexploitatie groter zijn.
4d	Schoonmaak (CSO)		De reinigingskosten van het materieel is bij Deelexploitatie hoger dan wanneer niet wordt gereden met reizigers.
4e	Unimog / Multi voertuig		Geen effect, voertuig is en blijft nodig.
4f	RET Schakelwacht		Bepekt effect, schakelwacht is en blijft nodig. Er worden wel extra aanvragen verwacht voor de overbrengingsritten.
4g	Energie / Consumables		Bij Deelexploitatie wordt er meer energie gebruikt en is ook zandvullen vaker nodig.
4h	Verzekeringen		Ntb
5. Toekomstige exploitant (OVE)			
5a	Medewerkers PU OVE		Geen effect, werkzaamheden worden beter verspreid.
5b	Management UOV		Rijtijd zal in het begin langer zijn door behoudend rijden, betere inwerkperiode.

			Beperkte additionele opbrengsten door extra reizigers.
			Alternatief vervoer bij incidenten zowel bus- als tramincidenten.
5c	Trambestuurders		Voorkomen van "Bankzitters"
			Meer personeel is nodig en dat brengt kosten met zich mee.
			Herinstructie is dan niet/minder nodig
			Instructie gedurende Deeexploitatie is mogelijk. Dit is effectief en verbetert kwaliteit van de opleiding.
			Medewerker Exploitatieve Reserve (MER) eerder nodig
5d	Service en Veiligheid		Service en Veiligheid medewerkers eerder nodig, anders kunnen deze BOA's later worden aangenomen.
5e	OCC personeel		Perfect om te baanbekendheid te leren
5f	Steward halte VR		Een extra medewerker is nodig tijdens exploitatie om te ondersteunen bij het keerproces.
5g	Communicatie UOV		Buslijn 12 zal minder druk zijn omdat een deel met de tram via Vaartse Rijn reist.
5h	Project CiCo		Sluit beter aan bij de huidige contractafspraken voor de realisatie van de Check-in Check-out (CiCo) paaltje en netwerkaansluitingen.
6. Stationsgebied Utrecht (SU)			
6a	Raakvlakprojecten SU		Nadelig, doordat twee keer per week in de nacht tramvoertuigen door het stationsgebied moeten ontstaan er beperkingen voor het bouwen. Hoe later de trams hoe makkelijker het bouwproces.
6b	Busterugklap naar halte UCC		Geen effect, zowel bij variant 1 als 2 gaan de bussen naar halte UCC in december 2018 en blijft buslijn 12 rijden.
7. Omgeving en hulpdiensten			
7a	Weggebruikers		Omgeving kan langzaam wennen aan de nieuwe tram
7b	Hulpverleners		Integreren hulpverleners is eenvoudiger
7c	Stakeholders		Zichtbaarheid van de tram, hiervoor hebben we jaren voor in een bouwput gezeten.

Conclusie Deeexploitatie

De voordelen van Deeexploitatie zijn vooral niet financiële aspecten, zoals de mogelijkheid om het tramvervoersysteem langzaam in te laten groeien, de omgeving te laten wennen aan de tram en niet direct in volledige exploitatie te gaan met 16 trams per uur per richting zijn daarbij doorslaggevend. De kans op een goede start van de volledige Exploitatie met minder kinderziektes wordt daarmee vergroot.

De nadelen van Deeexploitatie zijn vooral kostengerelateerd en dan vooral de additionele variable kosten van Deeexploitatie. Als niet voor Deeexploitatie wordt gekozen is dat iets goedkoper. Er is minder operationeel personeel nodig, er wordt minder stroom verbruikt, er hoeft minder te worden schoongemaakt en de onderhoudskosten van de trams en infrastructuur zijn iets gunstiger.

	Nadelen	Voordelen
1 Projectorganisatie Uithoflijn (POUHL)		<ul style="list-style-type: none"> • Ingroeimodel • Spreiding oplevering
2 BAM-CUU (OG Traminfrastructuur)	<ul style="list-style-type: none"> • Voertuigen door Stationsgebied verstoort bouwproces 	<ul style="list-style-type: none"> • Overdracht SABUTO sneller
3 CAF (OG Materieel)		<ul style="list-style-type: none"> • Eerder testen kunnen uitvoeren • Garantie periode start
4. Toekomstige beheerder (OVA)	<ul style="list-style-type: none"> • Extra beheerorganisatie kosten • Variabele kosten Stadler en CSO • Variabele kosten Strukton • SUNIJ 's avonds in gebruik voor overbrengingsritten 	<ul style="list-style-type: none"> • Gereed spoor wordt gebruikt • Beheer kan vroegtijdig wennen • Vanuit voertuigbeheer gewenst • Geen noodzaak voor roestrjden
5. Toekomstige exploitant (OVE)	<ul style="list-style-type: none"> • Meer Qbuzz personeel nodig 	<ul style="list-style-type: none"> • Rijtijd: betere inwerkperiode • Beperkte additionele opbrengsten • Alternatief vervoer incidenten eenvoudig • Voorkomen van "Bankzitters" • Herinstructie is dan niet nodig
6. Stationsgebied Utrecht (SU)	<ul style="list-style-type: none"> • Bovenleiding vroeg onder spanning 	<ul style="list-style-type: none"> • Minder drukte op buslijn 12
7. Omgeving en hulpdiensten		<ul style="list-style-type: none"> • Omgeving kan langzaam wennen • Integreeren hulpverleners is eenvoudiger • Beeldvorming project partners



DATUM 18-10-2017
AAN Directieraad Uithoflijn, [REDACTED]
VAN [REDACTED] (Domein Mobiliteit, OV-E)
DOORKIESNUMMER 06-46994703
ONDERWERP Tussentijds startmoment exploitatie

Aanleiding & samenvatting:

Ter voorbereiding van het bestuurlijk besluit over de nieuwe startdatum Uithoflijn, zijn er een 9-tal dossiers benoemd die hiervoor uitgewerkt moeten zijn. Een daarvan betreft het dossier "tussentijds startmoment exploitatie", waarin de vraag wordt beantwoord of er ook gestart kan worden met de Uithoflijnexploitatie op enig ander moment dan de reguliere dienstregelingswijzigingen zoals die jaarlijks gebruikelijk zijn. Het dienstregelingsjaar start internationaal op de zondag na de tweede zaterdag in december, daarnaast zijn er dienstregelingswijzigingen rondom de zomervakantie.

Om bovenstaande te beantwoorden is deze notitie geschreven door team OV-E (als concessieverlener), waarbij gebruik is gemaakt van de input van Qbuzz, OV-A en POUHL. Deze notitie is vastgesteld in de werkgroep VEB op 17 oktober 2017.

In deze notitie zijn de volgende samenhangende onderdelen toegelicht:

- Afsprakenkader concessie- en vervoerplanproces (juridisch)
- Voorbereidingstijden overgang vervoerder en beheerder (logistiek)
- Vervoerkundige en exploitatie eisen en wensen (gebruiker centraal)

De conclusie is dat de ingebruikname van de UHL-tramexploitatie op meerdere momenten mogelijk is, maar onder een aantal belangrijke randvoorwaarden en niet op eerder moment. Het aansluiten bij de reguliere dienstregelingsmomenten (december en juli) heeft de voorkeur voor de busomklap/ingebruikname halte UCC en de volledige exploitatie. Het is sowieso niet wenselijk om de volledige start te laten plaatsvinden in de periode vanaf eind augustus/september bij de start van de winterdienstregeling vanwege de grote vervoersvraag in dit gebied in relatie tot (mogelijke) opstartproblemen bij de tramexploitatie. Voor andere opties moet ook rekening worden gehouden met een aantal randvoorwaarden en aandachtspunten (incl. eventuele financiering planningsmeerkosten). Belangrijkste is dat bij een volledige exploitatie er sprake is van een volledige roosterwijziging bij de vervoerder voor de omlopen van al het materieel en personeel: dit proces kan niet te dicht zitten op andere reguliere wijzigingsmomenten. Daarvoor is de logistieke complexiteit te groot en gaat dit de capaciteit van de logistieke organisatie te boven. Afhankelijk van de ingrijpende (ook met andere wijzigingen) vergt dit minimaal 2 en maximaal 4 maanden tussen de reguliere wijzigingsmomenten. Dit betekent dat de startdatum voor volledige exploitatie Uithoflijn naast de eerdere 2 momenten in het jaar, ook eventueel plaats kan hebben in april/mei. Zie onderstaande figuur:

	jan	febr	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec
Vervoerkundig ongewenst startmoment									0000	00000	0000	
Reguliere dienst.wijziging							X	X				X
Planningsoverlap	xxxx	xxxxx	???		?x	xxxxxxx	xxxxxxx	xxxxxxx	xxxxxxx	x?x	xxxxxxx	xxx
Mogelijke startmomenten	nee	nee	?	ja	?	nee	ja	nee	nee	?	nee	ja

In algemeenheid geldt dat met een tijdige voorbereiding –inclusief beheersing van de risico's- en ruim vooraf vastgestelde en gedragen afspraak over iedere startdatum van volledige UHL-exploitatie in de periode medio december tot eind juli mogelijk en beheersbaar is met de periode april-juli als voorkeursscenario. Voor deelexploitatie kan daarbij wel op alle tijdstippen gestart worden (deelexploitatie is minder ingrijpend, omdat dit geen gevolgen heeft voor de busexploitatie/totale personeelsrooster). Door niet mee te liften op een reguliere dienstregelingswijzigingen, gelden hier ook wel –bepaktere- extra voorwaarden m.b.t. voorbereidingstijd en financiering.

Afsprakenkader concessie- en vervoerplanproces (juridisch)

Formeel liggen de afspraken over wijzigingen in de dienstregeling vast in het bestek van de concessie Regiovervoer Bus en Tram Utrecht, die tot eind 2023 is gegund aan Qbuzz. Hierin is opgenomen dat Qbuzz minimaal jaarlijks een vervoerplan opstelt, waarin de (verschillende) dienstperiodes, vakantie- en feestdagen zijn opgenomen voor dat betreffende dienstregelingsjaar. Het vervoerplan kent daarbij onderstaande reguliere dienstregelingsperiodes:

- Winterdienstregeling-1 (dec-juni)
- Zomerdienstregeling (7 wkn juli-aug, afh. van schoolvakantie¹)
- Winterdienstregeling-2 (sep-dec)

Het nieuwe dienstregelingsjaar start in het tweede weekend van de december (formeel de zondag na de 2^e zaterdag van december). Het vervoerplanproces voorafgaand aan het nieuwe dienstregelingsjaar heeft een voorbereidingstijd van circa 1 jaar. Dit betreft in volgorde onderstaande stappen:

- het opstellen van (financiële) uitgangspunten door de concessieverlener (Provincie Utrecht) en inventariseren van vervoerkundige wensen en ruimtelijk/infrastructurele randvoorwaarden,
- het inhoudelijk opstellen van het vervoerplan tot een consultatieversie, inclusief evaluatie van de lopende dienstregeling,
- het doorlopen van het consultatietraject (incl. 6 weken ROCOV, wat is vastgelegd vanuit de WP2000),
- het verwerken van de consultatiereacties bijstellen naar een definitief vervoerplan,
- vaststelling van het vervoerplan door Provincie Utrecht (GS)
- Uitwerken van het vervoerplan naar dienstregeling(roosters)
- Implementatie & realisatie

In de concessie is echter de mogelijkheid opgenomen om jaarlijks meerdere vervoerplannen, dan wel tussentijdse bijstellingen op het vastgestelde vervoerplan op te nemen. Dit kan als de actualiteit hier aanleiding toe geeft, bijvoorbeeld door nieuwe ontwikkelingen en plannings. De afgelopen periode van de concessie zijn er vaker meerdere vervoerplannen per jaar geweest, bijvoorbeeld door (gewijzigde) plannings in het Utrechtse stationsgebied of de Tour de France. Meestal werd daarbij aangesloten bij de reguliere tussentijdse dienstregelingswijzigingen, zoals de start of einde van de zomerschoolvakantie. Ook infrastructurale plannings (omklap Stationsgebied, afsluiting Leidseveertunnel, opening busstation Jaarbeurszijde of oplevering van nieuwe halten) zijn hierop afgestemd. Een extra vervoerplan als ten behoeve van de Tour de France, is buiten de reguliere dienstregelingswijzigingen opgesteld. Juridisch biedt de huidige concessie deze flexibiliteit, echter is in dit soort situaties wel sprake van meerwerk (extra kosten).

¹ De zomerdienstregeling is afhankelijk van de start schoolvakantieperiode. Deze begint in 2019 voor de Regio Midden als laatste van Nederland en valt daarmee in de 2^e helft van juli 2019.

Gezien bovenstaande stappen, is het opstellen en vaststellen van een nieuw vervoerplan echter veel werk voor zowel concessieverlener als –houder. Het legt daarbij ook een grote druk op de beschikbare capaciteit van de organisaties, waardoor we er gezamenlijk naar streven het aantal vervoerplanprocessen te minimaliseren. Juridisch is dit goed mogelijk door in het jaarlijkse vervoerplan- en besluitvormingsproces zo veel mogelijk mee te nemen, inclusief de onzekerheden. En daar via een meerdere varianten-, mandaat-, of tussentijdse bijstellingen op een bepaald afgebakend onderdeel op zo'n effectief mogelijke wijze nadere invulling aan te geven. Hierdoor kan de doorlooptijd mogelijk aanzienlijk verkort worden.

Ook is het in principe mogelijk om een vervoerplan (en dus roosters) gewoon door te laten lopen, zonder wijzigingen. En dan iets later een nieuw vervoerplan in te laten gaan, bijvoorbeeld later in december of januari. Behalve dat dit natuurlijk uit de pas gaat lopen met vervoerplannen (en aansluitingen) met andere vervoerders, is dit voor de zomerdienstregelingswijzigingen praktisch onmogelijk. Dit zowel vanuit vervoerkundige reden (lagere reizigersaantallen sluiten niet meer aan bij hogere vervoersinzet, extra kosten zonder meeropbrengsten) en logistieke reden (personeel wil ook op vakantie).

Vervoerplan 2018

In het vervoerplanproces van 2018 was als uitgangspunt de volledige exploitatie van de UHL-tram per juli 2018 opgenomen, inclusief de terug-omklap van de bussen op de tijdelijke bushalte Jaarbeursplein en de diverse consequenties voor het overige busnetwerk. Gedurende dit proces is zowel de ingebruikname van de UHL als het busstation UCC als uitgangspunt komen te vervallen, terwijl de exploitatie UHL als meerwerkoptie wel weer is toegevoegd.

Omdat dit laat in het proces duidelijk werd, heeft over de plannen al wel de consultatie plaatsgehad.

Bij vaststelling van het vervoerplan door GS is hierdoor voor 2018 alle vrijheid om –op basis van actuele plannen- te starten met de exploitatie van de exploitatie en zelfs volledige exploitatie. Uiteraard dienen de aanvullende (subsidie-)afspraken over de gewijzigde inzet (inclusief bekostiging/meerkosten) wel worden vastgelegd tussen concessieverlener en vervoerder, maar een nieuw vervoerplanproces hoeft niet te doorlopen worden.

Vervoerplan 2019 (en verder):

Voor het vervoerplan 2019, is er nog geen start gemaakt: Die start is begin 2018 voorzien. Dan kan gebruik worden gemaakt van de nieuwe startdatum uithoflijn (nieuw uitgangspunt) en uiteraard de eerdere (bus)plannen met de doorlopen consultatie. Ook hierin kan de exploitatie als meerwerkoptie worden meegenomen. Het vervoerplan 2019 wordt vastgesteld in september 2018 en de winterdienstregeling 2019-1 gaat begin december 2018 in. Daarmee is er dus alle vrijheid om –alleen juridisch- in 2019 de exploitatie (tussentijds) te starten, zonder dat dit planningstechnisch op een kritiek tijdsplan ligt. Dit geldt uiteraard ook voor het vervoerplan 2020.

Niet U-OV-vervoerplannen/overige concessies:

Naast de U-OV bus&tram-exploitatie (concessiehouder Qbuzz) zijn er ook andere vervoerders actief op de infrastructuur van de Uithoflijn en het Utrechtse stationsgebied, waar ook rekening mee moet worden gehouden in de afstemming. Dit betreffen de volgende 3 concessies:

- Utrecht Streek (Keolis, voorheen Syntus)
- Concessie Noord-Brabant West (Arriva)
- Concessie Drechtsteden-Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, ofwel DAV (Arriva, tot einde 2018, aanbesteding lopend)

Vervoerder Keolis (concessieverlener Provincie Utrecht) is zowel gebruiker van de Leidseveertunnelroute, busstation Jaarbeurszijde als vervoerder over het Uithoftracé door De Uithof.

Vervoerder Arriva (concessieverlener zowel Provincie Brabant als Provincie Zuid-Holland) is gebruiker van het tijdelijke busstation Jaarbeursplein, omdat lijn 12 tot start exploitatie Uithoflijn gebruik maakt het busstation Jaarbeurszijde.

Deze streekconcessies kennen ook allemaal een jaarlijks vervoerplanproces, alhoewel de tussentijdse voorbereidingsstappen wat kunnen verschillen van het U-OV-vervoerplanproces. Alhoewel tussentijdse wijzigingen hier ook mogelijk, dan wel juridisch afdwingbaar zijn (eventueel via de desbetreffende concessieverlener), kennen deze streekconcessies een minder dynamisch karakter en zijn vooral ingericht op

een jaarlijkse aanpassing. Mocht tussentijdse aanpassingen nodig zijn, dan vergt dit dus extra voorbereidingstijd en inzet. Ook hier is er sprake van meerwerk en dus extra kosten voor de veroorzaker.

Algemeen aandachtspunt is dat de DAV-concessie per eind 2018 afloopt en overgaat in een nieuwe concessie. Dit kan betekenen dat er mogelijk een andere vervoerder dan Arriva gaat rijden en mogelijk onbekend is met de bouwsituatie in het stationsgebied. Aangezien ook de provincie Utrecht zelf mogelijk een rol krijgt als concessieverlener in -een deel- van deze concessie (afhankelijk van gemeentelijke herindeling Vijfheerenlanden), betreft dit vooral extra inzet vanuit de Provincie Utrecht betreffende deze implementatie. Hierover zijn met Zuid-Holland de contacten al gelegd.

Vorbereidingstijden overgang vervoerder en beheerder (logistiek)

Naast het –juridische- kader van het concessie-bestek en vervoerplanproces, moet de vervoerder ook een aantal activiteiten uitvoeren om een gewijzigde dienstregeling ook daadwerkelijk werkend te krijgen voor de reiziger. Deze activiteiten hangen sterk met elkaar samen, zoals het opstellen van materieelomlopen, personele inzet (circa 1.100 man/vrouw) en interne afstemming hierover conform de arbeidsvoorwaardenregelingen, voorbereiding in de exacte dienstregeling, het aanleveren van (digitale) reisinformatie en inrichten betalings- en monitoringssystemen. En het uitvoerend personeel instrueren en reizigers informeren over wijzigingen.

Deze logistieke voorbereidingstijd bedraagt normaliter 3 maanden, bij een kleine mutatie (als deelexploitatie) minimaal 6 weken. De duur is uiteraard afhankelijk van hoe ingrijpend de wijzigingen zijn ten opzichte van de lopende dienstregeling. Daarnaast is het ook sterk afhankelijk in hoeverre er al voorbereidingen zijn getroffen en deze volledig vastliggen om het logistieke traject in 3 maanden te kunnen doorlopen: indien er nog onzekerheid is over bijvoorbeeld gereedkomen van infrastructuur, rijtijden of een locatie van een chauffeurspauzelocatie, maakt dit de planning langer, complexer en minder efficiënt.

Een belangrijk notitie hierbij is, het proces om te komen tot een volledige roosterwijziging niet te dicht kan zitten op andere reguliere wijzigingsmomenten. Daarvoor is de logistieke complexiteit te groot en gaat dit de capaciteit van de logistieke organisatie bij de vervoerder te boven. Afhankelijk van de ingrijpende (ook met andere wijzigingen) vergt dit minimaal 2 en maximaal 4 maanden tussen de reguliere wijzigingsmomenten. Dit betekent dat de startdatum voor volledige exploitatie Uithoflijn naast de eerdere 2 momenten in het jaar, ook eventueel plaats kan hebben in april/mei.

Aangezien de exploitatie van de Uithoflijn al een langdurige voorbereiding kent, zijn de meeste uitgangspunten tijdig bekend om het logistieke proces te kunnen starten en de doorlooptijd van 3 maanden te realiseren. Hierin zitten echter een aantal belangrijke risico's, die zowel in het project Uithoflijn/Stationsgebied kunnen zitten (bijvoorbeeld: aannames betreffende de rijtijden van de UHL blijken niet realiseerbaar in het proefbedrijf) als ook buiten het project (bijvoorbeeld onzekerheid over de gewenste bediening en infrastructurele randvoorwaarden betreffende de bediening Rubenslaan/Diak na opheffen lijn 12). Het is van groot belang om daarom op de diverse mijlpalen en uitgangspunten (bv. 17 minuten rijtijd) consequent te blijven sturen.

De grote dynamiek in deze U-OV concessie legt een fors beslag op de logistieke capaciteit van de vervoersorganisatie, waarbij naast de huidige scope Uithoflijn/stationsgebied en de meer reguliere dienstregelingsroosters er ook forse claims in de periode eind 2018/eind 2020 aankomen betreffende:

- Inzet voor het verplaatsen van de stadsbusstalling Europalaan naar de nieuwe stadsbusstalling als nieuw logistieke knoop.
- Voorbereiding en de vernieuwing van het tramsysteem (tram buitendienststelling 2020, instroom nieuw trammaterieel, vervoerkundige koppeling);
- Grootschalige wegwerkzaamheden aan de Ring Utrecht.
- Instroom nieuw (Zero-emissie) busmaterieel ter vervanging van de 142 EEV-bussen
- Mogelijke (verkenningen naar) realisatie van grote nieuwe bouwprojecten in het stationsgebied Utrecht met een forse impact op de dienstregeling (bebouwing Smakkelaarsveld, bebouwing boven busstation Jaarbeurszijde, ontwikkeling Westplein)

Extern risico op de planningscapaciteit betreft dan ook nog of Qbuzz als vervoerder elders meedoet aan inschrijvingen, dan wel implementaties elders heeft lopen. De ervaring leert dat vervoerders dan soms minder capaciteit beschikbaar hebben binnen hun eigen regionale concessie, maar vooral niet in staat zijn om op korte termijn extra capaciteit in hun organisatie vrij te spelen.

Beheersing van de logistieke planningsrisico's:

De samenhang van bovenstaande ontwikkelingen vormt een behoorlijk risico om tijdig logistiek een vervoerplan (of proefbedrijf) tot daadwerkelijke uitvoering te brengen op een kwalitatief goede en zo efficiënt mogelijke manier. Er zijn echter maatregelen te treffen om deze risico's te beperken:

- Start tijdig met de nodige voorbereidingen en besluitvorming, betreffende het voorbereiden van:
 - het vervoerplan/dienstregeling UHL-exploitatie
 - De gewijzigde businzet bij exploitatie Uithoflijn (vervallen lijn 12), vooral betreffende bediening Rubenslaan/Diaconessenhuis
 - Omklap van bussen vanaf Tijdelijk busstation Jaarbeursplein (ingebruikname halte UCC, verhuizen huidige Arriva-lijnen naar plek huidige lijn 12)
- Werk met robuuste en haalbare planningen betreffende de infrastructurele opleveringen, en indien te veel onzekerheden, val dan tijdig terug op een alternatief:
 - UHL-exploitatie i.r.t. oplevering OBI en mogelijk andere knelpunten die zorgen voor snelheidsverlaging (EMCI-Uithof): werk van te voren ook een exploitatief alternatief uit, bijvoorbeeld met een dienstregelingsomloop van 18 minuten i.p.v. de "heilige" 17 minuten.
 - Bedieningen Rubenslaan: indien geen keervoorziening gereed via de Bosboomlaan, dan terugvallen op de keervoorziening Herculesplein.
 - Garandeer de beschikbaarheid van de tijdelijke bushalte Jaarbeurszijde, totdat voldaan is aan de randvoorwaarden dat lijn 12 is opgeheven (UHL-volledig in exploitatie is) en dat de omklap naar de UCC-bushalte heeft plaatsgevonden. Onder garanderen volstaat niet alleen de planningstechnische koppeling van een bepaalde datum, maar ook de (contractuele) doorwerking dat sloop van het tijdelijke busstation ten behoeve van projectontwikkeling hier pas volgordelijk op is. Dit om de planningstechnische domino-effecten te beheersen indien de oplevering van de UHL verder vertraagt en er dan ook nog alternatieven voor dit busstation gevonden/verkend moeten worden.
 - Houd in de planning van de werkzaamheden rekening met de logistieke voorbereiding en dat dit tijd kost:
 - Maak robuuste en haalbare planningen, waarin rekening wordt gehouden met wat de organisaties kunnen behappen (ook rekening houden met eventuele uitval door ziektes, vakanties) en de benodigde opstart-, overdracht en besluitvormingstrajecten.
 - Zorg dat de logistieke planningsorganisatie over voldoende capaciteit en kwaliteit beschikt. Dit niet alleen kortdurend voor alleen dit UHL-project, maar in samenhang met alle reguliere en projectmatige forse opgaven die er in de periode tot in ieder geval eind 2020 op de U-OV-concessie afkomen. Dit geldt zowel aan de zijde van de vervoerder, als ook vanuit de concessieverlener/projectorganisaties/gemeente Utrecht.
 - Probeer slim te plannen: door bij voorkeur aan te sluiten op de reguliere dienst- of roosterwijzigingen kan het aantal (extra) planningsmomenten beperkt worden. Of indien dit niet mogelijk, dan wel wenselijk is, kan eventueel een tijdelijke uitvoeringssituatie voorbereid worden die bij een grotere dienstregelingswijziging meeloopt in de reguliere planningen ("veegactie").

De meeste van bovenstaande beheersmaatregelen lijken open deuren, maar derhalve niet minder noodzakelijk. Ondanks dat er een fors aantal beheersmaatregelen in gang gezet zijn of al eerder waren opgepakt, is dat niet voor allemaal het geval of gebeurt dit zonder een bewuste sturing. Uiteindelijk dient de Directieraad UHL (inclusief Qbuzz gezien de logistieke voorbereidings-/uitvoerende rol) hier wel bewust op te sturen, dan wel te monitoren.

Vervoerkundige en exploitatie eisen en wensen (gebruiker centraal)

Het volledig in exploitatie nemen van de UHL-tram/infrastructuur is geen doel op zichzelf, maar een afgeleid doel dat voortkomt uit een hogere mobiliteitsdoel om het Utrechtse stationsgebied en Science Park De Uithof van een goede bereikbaarheid te (blijven) voorzien, ook vooral door een aantrekkelijk OV-aanbod en binnen enkele randvoorwaarden (bv. Veiligheid). Wat een goede bereikbaarheid precies is, laat zich meestal moeilijk kwantificeren en is hier nu niet zo relevant. Wel belangrijk is dat deze goede bereikbaarheid uiteindelijk dat gene is, wat de (dagelijks) reiziger gaat ervaren en waar de reiziger prijs op stelt. Voor de ingebruikname van de Uithoflijn zal dat niet anders zijn dan dat voor de huidige gebruikers van lijn 12 het geval is. Het gebruik van/naar

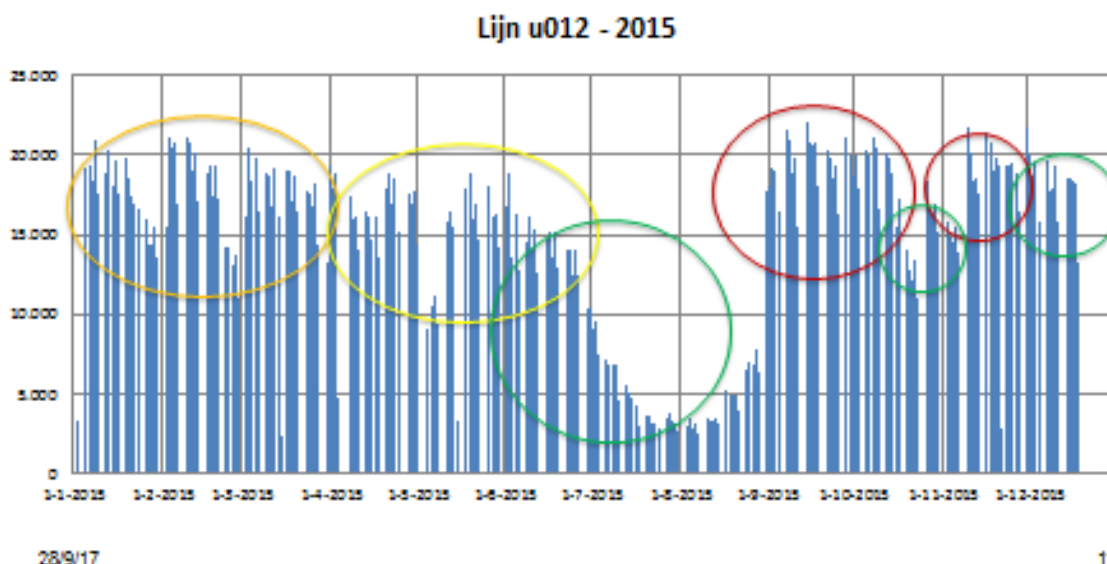
De Uithof kent een wat eigen dynamiek: deze wordt bepaald door het “bio-ritme” van De Uithof. Op dit ritme zijn vooral de onderwijsactiviteiten bepalend: deze starten aan het einde van de zomer en lopen uiteraard tot einde van het collegejaar door. In de zomervakantieperiode is het daardoor erg rustig, ook voor de woonhuisvesting op De Uithof en de arbeidsplaatsen op De Uithof zijn is het dan uiteraard zomervakantie. Nadere analyse van de vervoerscijfers leert dat het aantal reizigers op lijn 12 (en de Uithof in het algemeen) ook tijdens het collegeseizoen nogal sterk fluctueert:

- Per weekdag: vooral de dinsdagen kennen de grootste pieken. Op woensdagen en vooral vrijdag, is het veel rustiger. Het verschil daartussen bedraagt gemiddeld zo'n 10%.
- De start van het collegeseizoen (begin september) is ook meteen de start van het drukste seizoen qua vervoersbehoefte. Deze kent vrijwel geen opbouw en duurt relatief lang. Het winterseizoen –wat elders in OV vaak de drukste periode is- is uiteraard hier ook druk, maar minder heftig dan de september en oktobermaand. Daarin zitten ook een aantal momenten dat het rustiger is. Redenen hiervoor zijn waarschijnlijk dat studenten nog minder op kamers wonen/meer reizen aan het begin van het seizoen, er minder stages worden gelopen, er nog minder uitval is en de noodzaak om colleges bij te wonen groter is.
- Het laatste deel van het collegeseizoen, kent al een aanzienlijk lagere vervoersbehoefte. Vanaf april loopt het terug, deels door de bovenstaande invloeden en deels door het betere weer.
- Gedurende het jaar zijn er door vakanties, tentamens en collegevrije weken er ook diverse dalen in de vervoersbehoefte te zien.

In onderstaande figuur is dit –de blauwe staafjes zijn reiziger per dag- zichtbaar gemaakt voor het jaar 2015:



ACHTERGROND: VERVOERKUNDIGE WENSEN & EISEN



Tevens is in bovenstaande figuur met de gekleurde cirkels zichtbaar gemaakt, welke perioden zich qua reizigersaantallen minder goed (rood) en beter (groen) lenen voor de start Uithoflijn. Dat het najaar rood is, komt vanwege de forse druk op de OV-exploitatie in De Uithof die meteen na de zomervakantie start. Het grote

voordeel van de start tramexploitatie zou dan kunnen zijn om meteen dit systeem met hoge vervoerscapaciteit volledig in te zetten. Daar staat echter tegenover dat de bij de start van de exploitatie van een nieuw vervoerssysteem er onvermijdelijk zaken aan het licht komen, die gaan zorgen voor enige verstoring (klein/groot). Dit is onvermijdelijk op zowel technisch vlak als qua gewenning van personeel, reizigers en omgeving, ondanks een uitgebreid test- en proefbedrijf. Omdat in september het systeem meteen op zijn top moet draaien (en dit geldt ook voor de rest van het bus/OV-systeem in De Uithof), zijn de mogelijkheden om verstoringen op te vangen erg klein en de impact op de reiziger juist groot. De exploitatie van de Uithoflijn is nogal tijdkritisch: komt er binnen een paar minuten door een verstoring geen tram, dan lopen de perrons vol en wijken veel reizigers uit naar de binnenstadslinje 28 (die daar nou juist niet voor bedoeld is en ook de capaciteit niet heeft). De bereikbaarheid van zowel de Uithof, maar ook Rijsweerd en binnenstad komt daarmee onder druk te staan. Dit doet een grote afbreuk aan (het imago) van de Uithoflijn en het gehele OV-systeem, ook gedurende de rest van het collegejaar. Vanuit dit perspectief is het niet verstandig om de start van de volledige exploitatie van deze tramlijn gelijk te laten vallen met de drukke beginperiode van het nieuwe collegejaar.

Idealiter zou een start plaatsvinden in de periode april/mei (dus tussentijds, meerkosten extra wijziging) of juli (regulier moment), zodat er sprake is van een gewenningsperiode waarin de bijbehorende (kleine) verstoringen relatief beheersbaar opgevangen kunnen worden gezien het rustigere verkeersbeeld en er een gewenningsperiode voor de tramorganisatie (vervoerder/beheerder) ontstaat om de uitdagingen in september het hoofd te bieden.

wij bouwen aan de



Onzekerheidsanalyse planning Uithoflijn

Definitief concept

30-10-2017



Agenda

- Vraagstelling
- Proces
- Uitgangspunten
 - SABUTO
 - D-OVT
 - Test-bedrijf
 - Proefbedrijf
- Planning (deterministisch)
 - Kritieke pad
 - Schematisering
- Resultaten Deeexploitatie (SABUTO)
 - Haalbaarheid
 - Criticality
 - Toprisico's
- Resultaten Exploitatie (UHL)
 - Haalbaarheid
 - Criticality
 - Toprisico's
- Overige mijlpalen
 - A1590 Bus terug naar centrumzijde



Vraagstelling

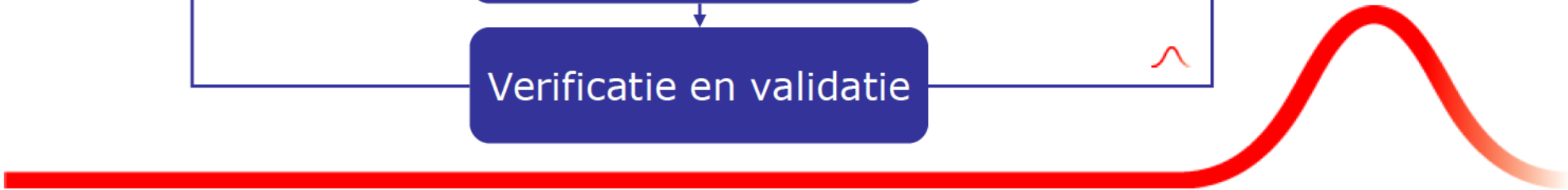
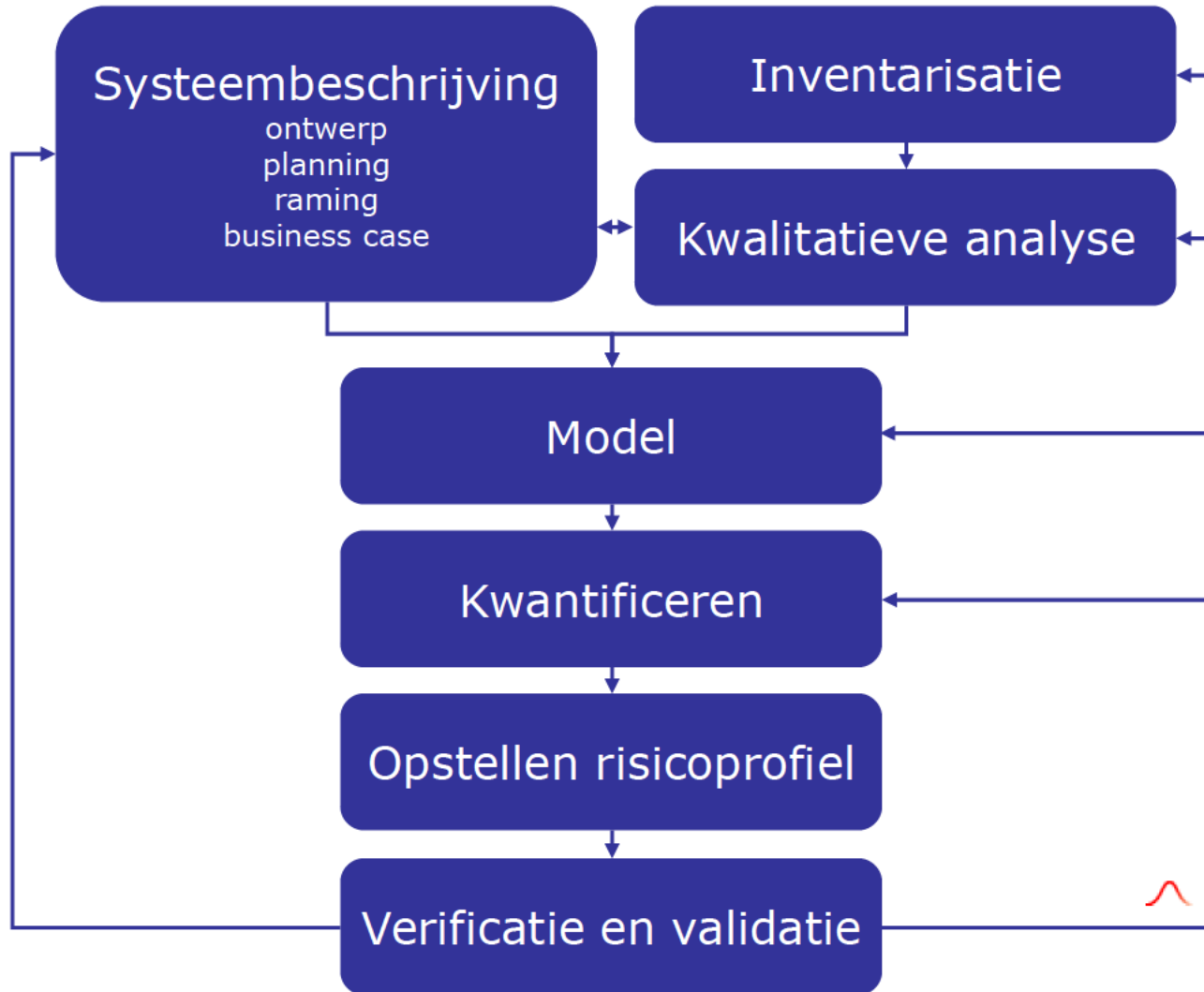
Gevraagd is om in samenwerking met RM POUHL een onzekerheidsanalyse uit te voeren op de plannings van de Uithoflijn (ondertussen de integrale planning UHL) ter onderbouwing voor een startdatum voor Deeexploitatie en Exploitatie met een nog te bepalen haalbaarheid, waarbij:

- het risicodossier POUHL startpunt is voor de risico-inventarisatie;
- de planning onder verantwoordelijkheid van POUHL/taskforce wordt opgesteld;
- Riskineering alle aangedragen informatie vanuit een onafhankelijke positie heeft onderworpen aan een kritische blik (“ge-challenged”).

De analyse is gestart op 4 september 2017.



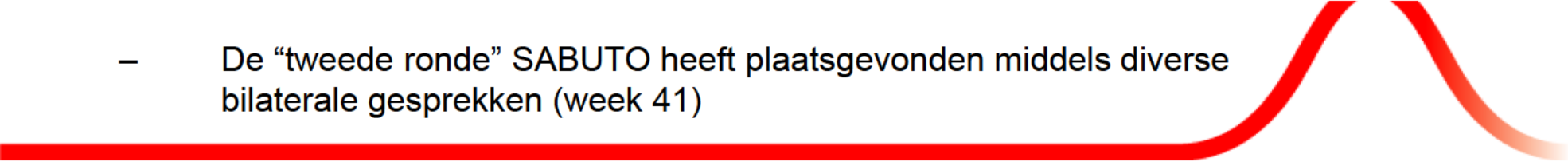
Proces (1)



Proces (2)

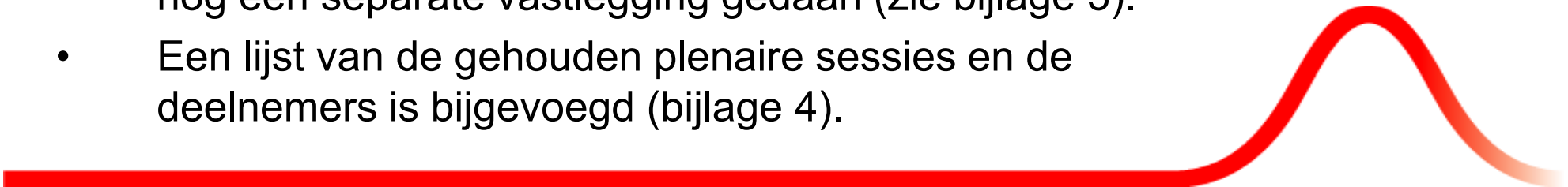
- Inwerken heeft plaatsgevonden d.m.v. het doornemen van documenten en het voeren van bilaterale gesprekken.
- Ten behoeve van de inventarisatie en kwantificering zijn 2 plenaire sessies georganiseerd (week 37 t/m 41) voor ieder van de volgende onderwerpen:

Onderwerp	Betrokken “partijen”
Realisatie SABUTO	POUHL
Realisatie D-OVT (scope BAM-CUU)	POUHL
Randvoorwaardelijke projecten Stationsgebied en raakvlakken met BAM-CUU	Taskforce Stationsgebied (POUHL, GU, PU, BAM-CUU)
Testbedrijf (SABUTO en UHL)	POUHL
Proefbedrijf (SABUTO en UHL)	POUHL/OV-A/OV-E
Materieel	POUHL

- De “tweede ronde” SABUTO heeft plaatsgevonden middels diverse bilaterale gesprekken (week 41)
- 

Proces (3)

- voor de raakvlakken tussen de randvoorwaardelijke projecten en UHL/BAM-CUU wordt “zwaar geleund” op de Taskforce
- Het conceptrisicoprofiel is “gechallenged” middels 2 zogenaamde verificatiesessies (MT POUHL, schrijfgroep)
- RM POUHL was in de lead bij de meeste plenaire sessies, bij de sessies Testbedrijf en Proefbedrijf en verificatiesessies was Riskineering dat.
- Bij elke sessie heeft de (op dat moment) meest recente versie van de integrale planning UHL op tafel gelegen.
- Alle gekwantificeerd risico's zijn geprojecteerd op de integrale planning UHL, zie hiervoor de zogenoemde '*praatplaat*' (bijlage 1).
- Vastlegging van de sessies heeft plaatsgevonden in het risicodossier POUHL (zie bijlage 2). Van de sessies Testbedrijf en Proefbedrijf is ook nog een separate vastlegging gedaan (zie bijlage 3).
- Een lijst van de gehouden plenaire sessies en de deelnemers is bijgevoegd (bijlage 4).



Risicoprofiel is momentopname

Het risicoprofiel met betrekking tot de haalbaarheid van mijlpalen is per definitie een *momentopname*. Het risicoprofiel is dynamisch en zal in de loop van de tijd wijzigen door ontwikkelingen en nieuwe inzichten en (niet in de laatste plaats) door het treffen van (aanvullende) maatregelen.

Het risicoprofiel betreft *geen* 'voorspelling', maar is een weergave van de huidige inzichten, gebaseerd op beheersmaatregelen waarvan reeds besloten is dat ze worden genomen.

- Bij de inschatting van risico's wordt dus geen rekening gehouden met toekomstig te bedenken maatregelen of maatregelen waar nog geen duidelijkheid over bestaat of nog geen besluit over is genomen

Het risicoprofiel is vooral een instrument om te bepalen waar '*bijgestuurd*' dient te worden.



SABUTO – Uitgangspunten

- een geaccepteerd opleverdossier is een voorwaarde voor start Testbedrijf SABUTO
- een uitzondering hierop vormen de issues m.b.t. spoorconstructie Herculesbrug en de “gebogen” bovenleidingmasten
- te late directe leveranties staan de acceptatie van het ‘opleverdossier realisatie’ niet in de weg
- deexploitatie vindt plaats met een VRI op de Koningsweg
- een verdere vertraging van de AHOB staat de start van de volledige exploitatie niet in de weg (fallback is aangepaste dienstregeling)
- VRI Koningsweg en Bombardier-leveranties dienen uiterlijk geïnstalleerd te zijn voor de hertesten na SIT-2



Stationsgebied – Uitgangspunten

- in planning rev.D van BAM-CUU is rekening gehouden met invloed van deexploitatie incl. test- en proefbedrijf SABUTO
- start testbedrijf D-OVT na realisatie traminfrastuctuur en voordat de busbaan geasfalteerd is en groene wand is afgebouwd
- UHL gaat voor op de ontwikkelprojecten – specifiek: aanbrengen schrikvloer (of crashvloer) dient aangepast te worden aan planning UHL
- het is mogelijk materieel door het stationsgebied te trekken/duwen (proef met Unimog vindt binnenkort plaats)
- het is mogelijk tijdig een juridisch kader te scheppen om doorrolbaarheid/-rijdbaarheid te faciliteren tijdens bouwwerkzaamheden BAM



Testbedrijf-fase – Uitgangspunten/opmerkingen

- SIT-2 SABUTO: 1 voertuig is nodig; er worden echter 2 voertuigen over de weg aangevoerd (maatregel ter beperking gevolgen van storingen aan materieel)
- Let op: per 1-11-17 worden de eerste 5 voertuigen geaccepteerd, waardoor het beheer over gaat van CAF naar Stadler
- SIT-3 SABUTO kan plaatsvinden na ‘Doorrolbaar Stationsgebied’
- Safety management is in de planning als een continue proces opgenomen. Tijdens de risicosessies is per deelfase bekeken wat de startvoorwaarden zijn m.b.t. veiligheidsbewijsvoering (ook voor Proefbedrijf)
- Testbedrijf D-OVT kan gelijktijdig plaatsvinden met Proefbedrijf SABUTO
- Voorbereiding van beheerders en vervoerder is niet uitgewerkt, aanname is dat deze voorbereidingen aan het einde van het Testbedrijf zijn afgerond, op tijd voor overname van de infra en de start van het Proefbedrijf

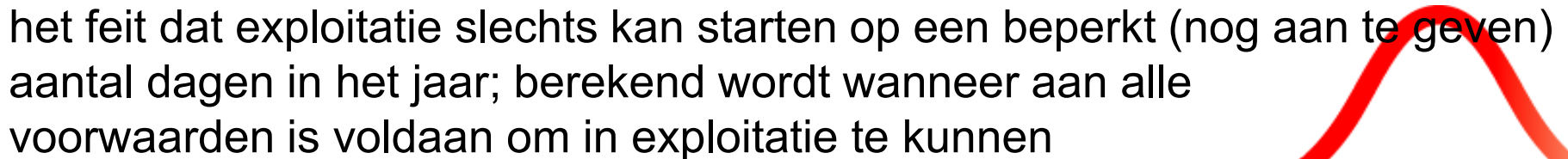


Proefbedrijf-fase – Uitgangspunten

- robuustheidsproeven SABUTO (proefbedrijf deel II) kan plaatsvinden na 'Doorrijdbaar Stationsgebied'
- Eventuele waargenomen congestie tijdens het proefbedrijf vormt geen planningsrisico
- De installatie van de CICO-paaltjes worden door de exploitant uitgevoerd tijdens het proefbedrijf
- doorlooptijd en risicowaarderingen PB UHL kennen als uitgangspunt dat een PB SABUTO plaatsvindt en volledig wordt afgerond.
In risicomodel zijn daarom de volgende relaties toegevoegd:
 - protocolproeven UHL starten nadat protocolproeven SABUTO zijn afgerond
 - robuustheidsproeven UHL starten nadat robuustheidsproeven SABUTO zijn afgerond

Uitgangspunt model t.a.v. start exploitatie

NB. In de planning en het rekenmodel wordt geen rekening gehouden met het feit dat exploitatie slechts kan starten op een beperkt (nog aan te geven) aantal dagen in het jaar; berekend wordt wanneer aan alle voorwaarden is voldaan om in exploitatie te kunnen



Deterministische planning (1)

Gehanteerde planning: [Planning UHL integrale planning totaal 27-10-17.pdf](#)

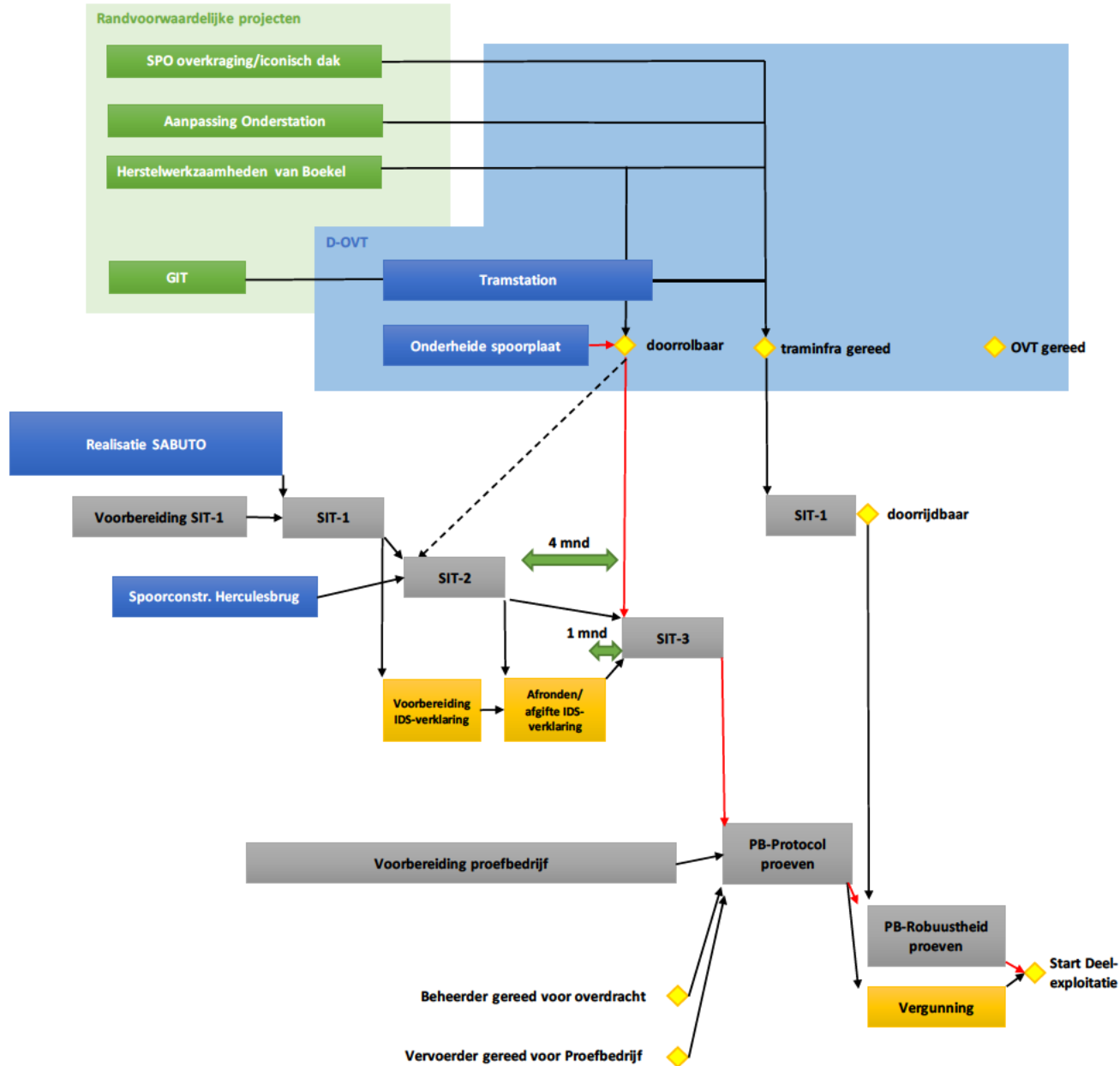
Uitgangspuntennotitie planning: [Uitgangspuntenlijst integrale planning Uithoflijn.doc d.d. 27-10-2017](#)

Kritieke pad Deeexploitatie SABUTO

- MOVARES: UO + WVB + sondering
- Onderheide spoorplaat
- ◆ Stationsgebied doorrolbaar
- SIT-3
- PB – protocolproeven
- PB – robuustheidsproeven / vergunningsaanvraag



Schematisering Deelexploitatie



Deterministische planning (2)

Gehanteerde planning: [Planning UHL integrale planning totaal 27-10-17.pdf](#)

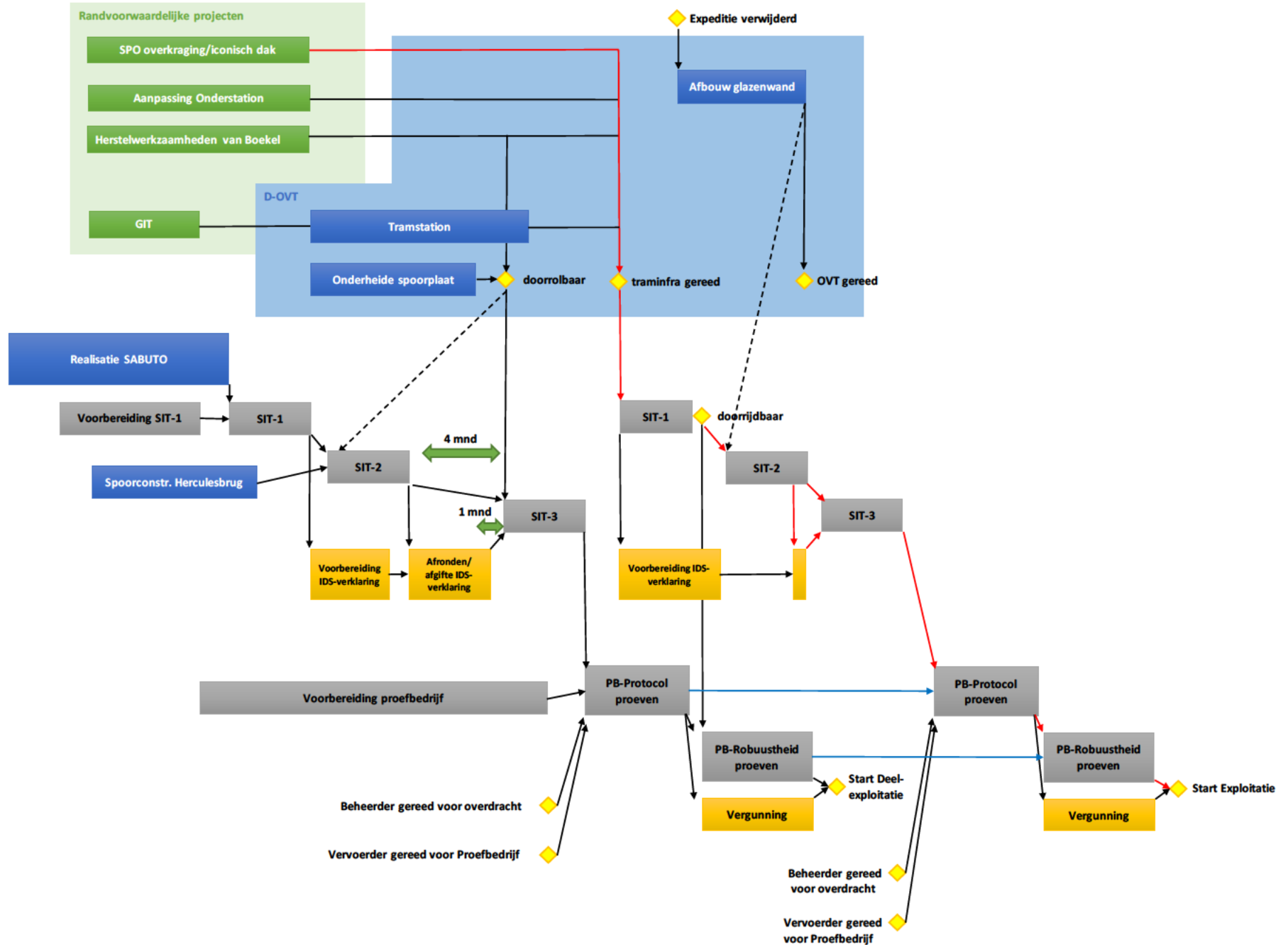
Uitgangspuntennotitie planning: [Uitgangspuntenlijst integrale planning Uithoflijn.doc d.d. 27-10-2017](#)

Kritieke pad Exploitatie UHL

- Overkraging SPO / bouw iconisch dak
- Oostspoor
- Bovenleiding 5
- ♦ Realisatie traminfra OVT gereed
- Testbedrijf D-OVT
- PB – protocolproeven
- PB – robuustheidsproeven / vergunningsaanvraag



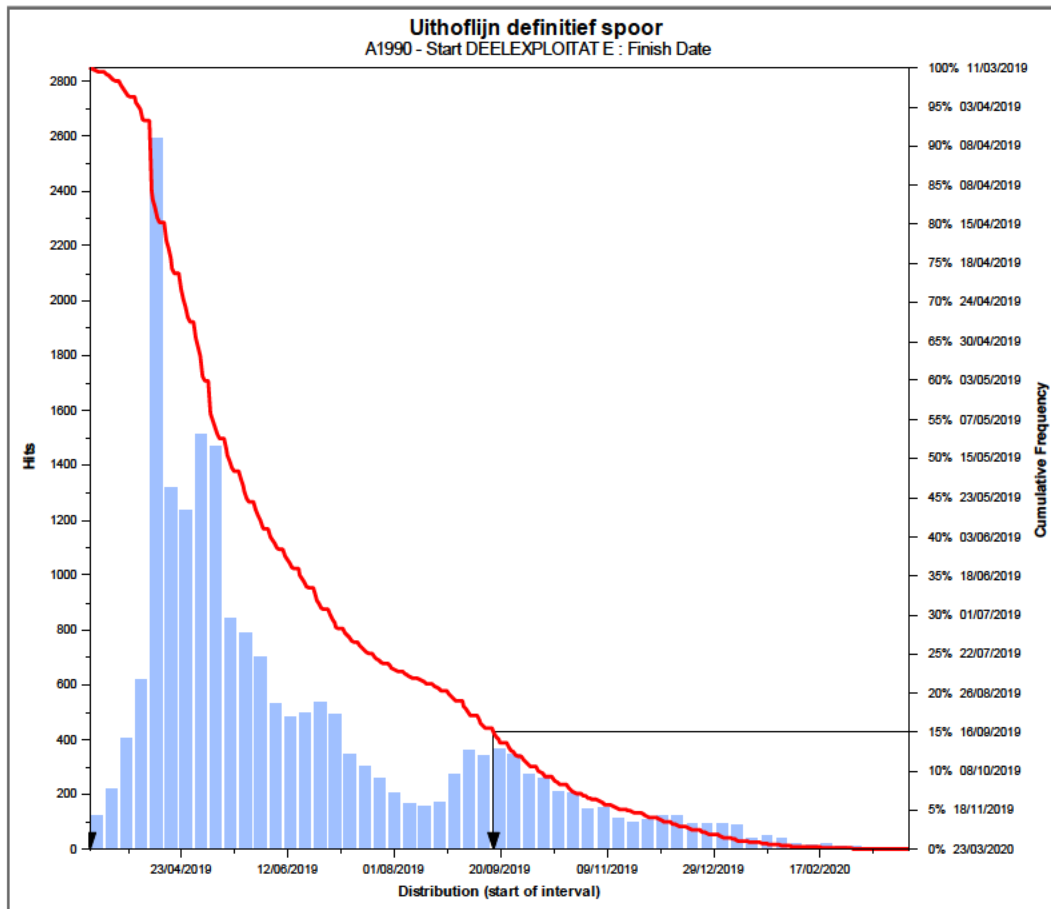
Schematisering Exploitatie



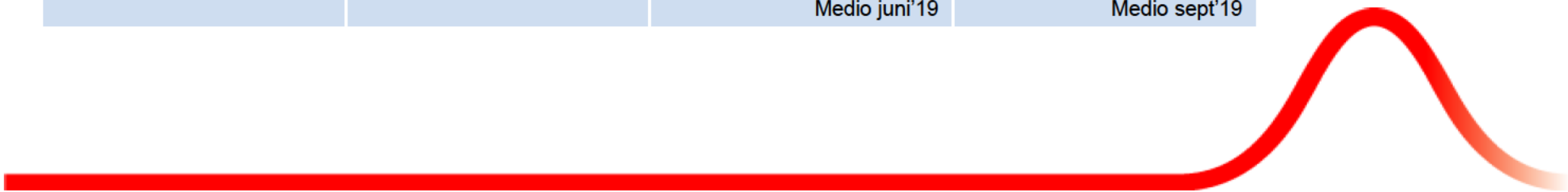
CONCEPT RESULTATEN DEELEXPLOITATIE



Deeexploitatie



Analyse A1990	Deterministische datum	Verwachtings-waarde	85%-waarde
Oktober 2017 – excl. EMC	12-3-2019	+ 3 mnd. Medio juni '19	+ 6 mnd. Medio sept '19



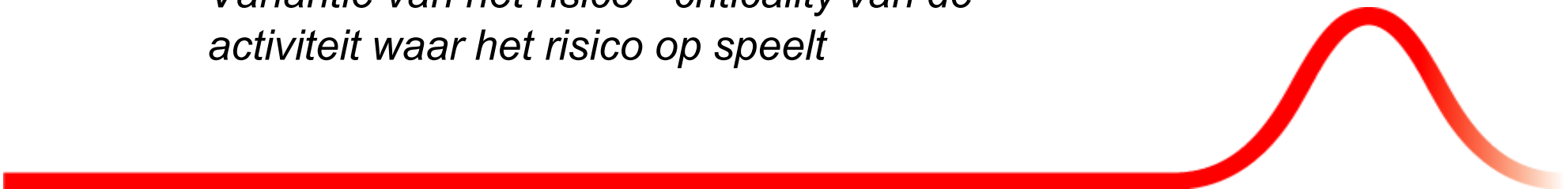
Criticality en toprisico's

Criticality = de kans dat een activiteit onderdeel uit maakt van het kritieke pad

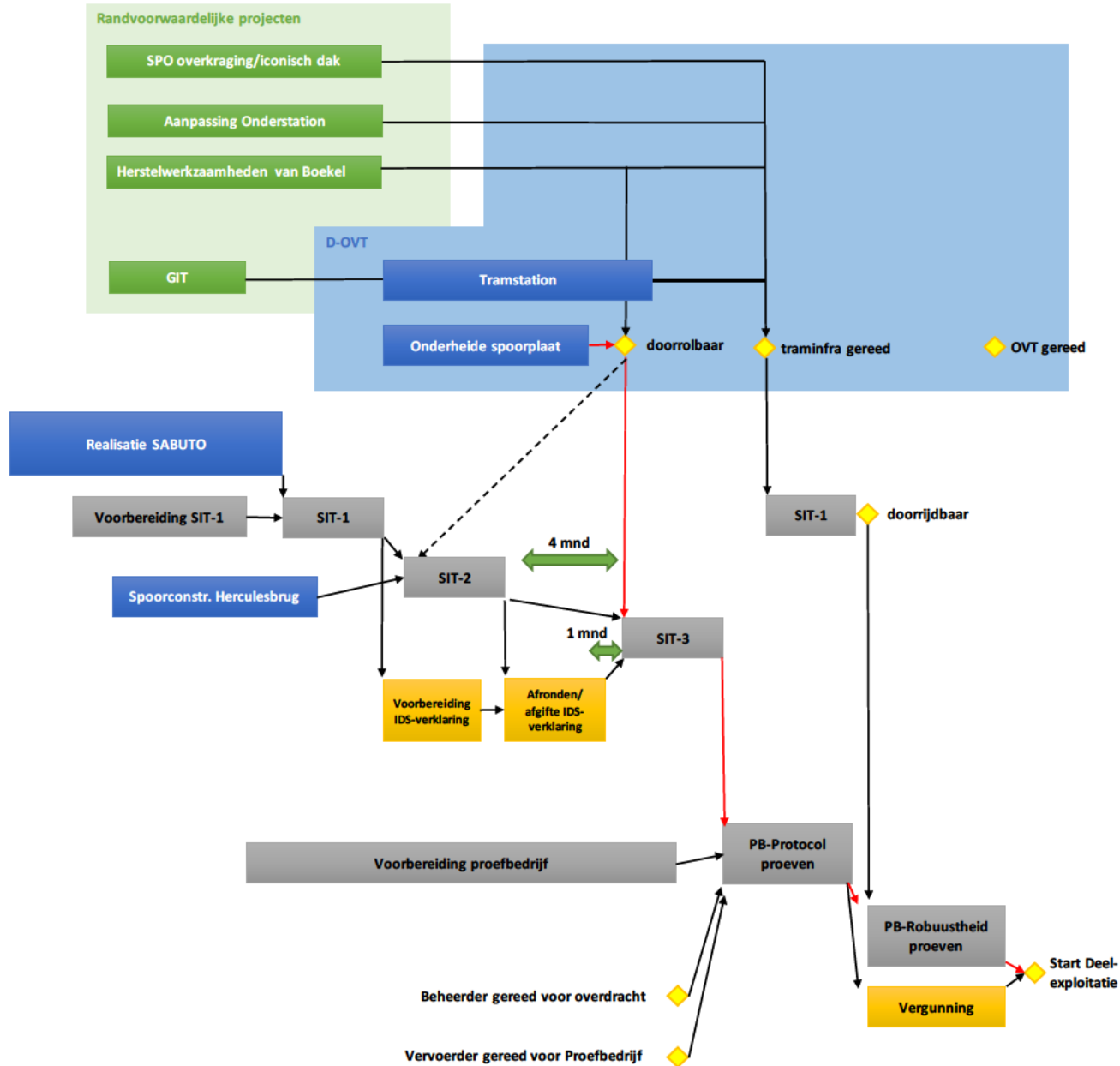
De deterministische planning kent één kritiek pad. Door het zich voordoen van risico's op activiteiten buiten het kritieke pad, kan het kritieke pad zich gaan verleggen. Met behulp van Monte Carlo-simulatie kan berekend worden hoe vaak een activiteit op het kritieke pad ligt door alle mogelijke combinaties van het zich al dan voordoen van de verschillende risico's.

Risico's worden geordend van groot naar klein op basis van:

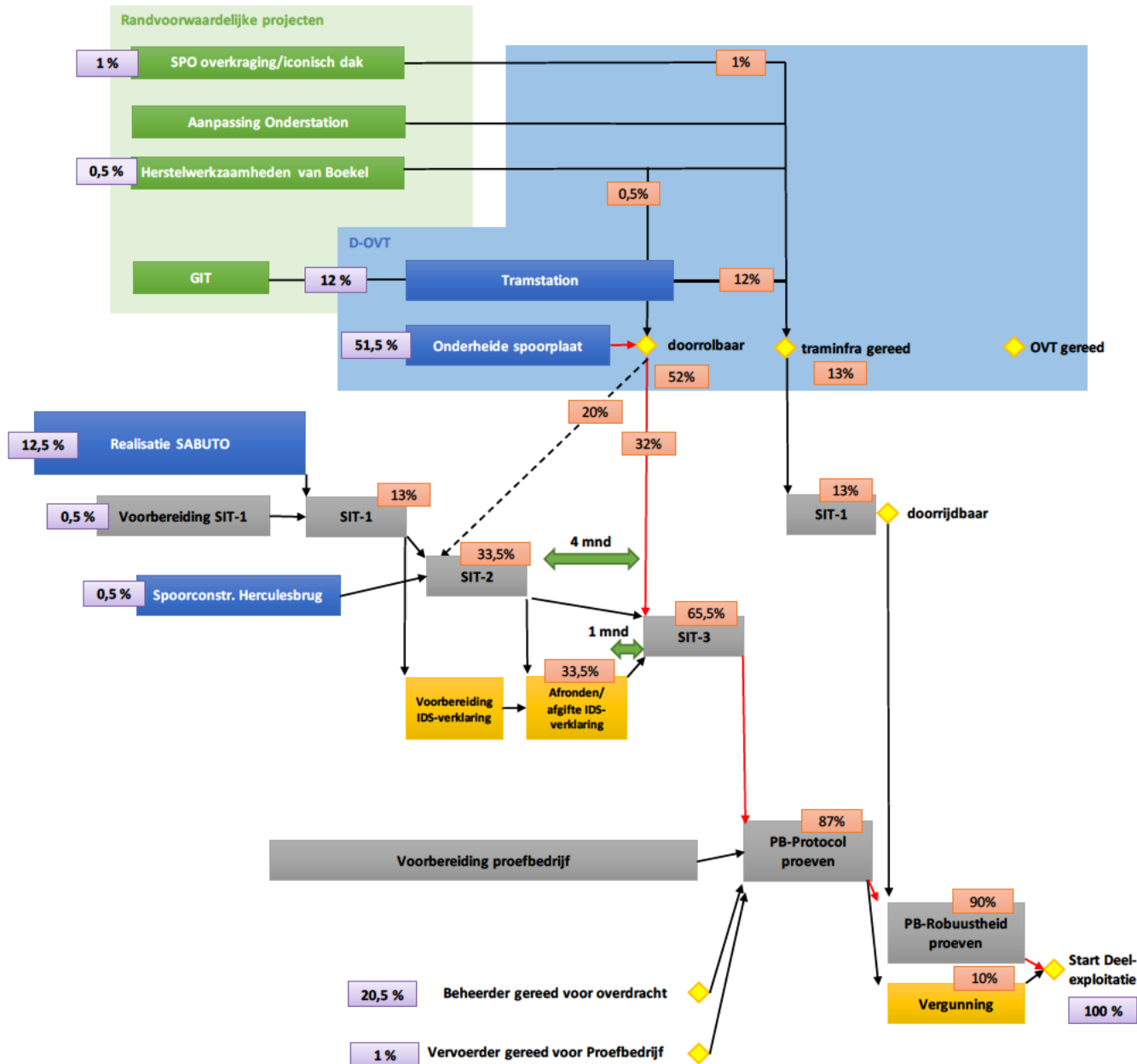
*Variantie van het risico * criticality van de activiteit waar het risico op speelt*



Schematisering Deelexploitatie



Schematisering Deelexploitatie



Top 20 - Bijdrage aan risicoprofiel Deeexploitatie



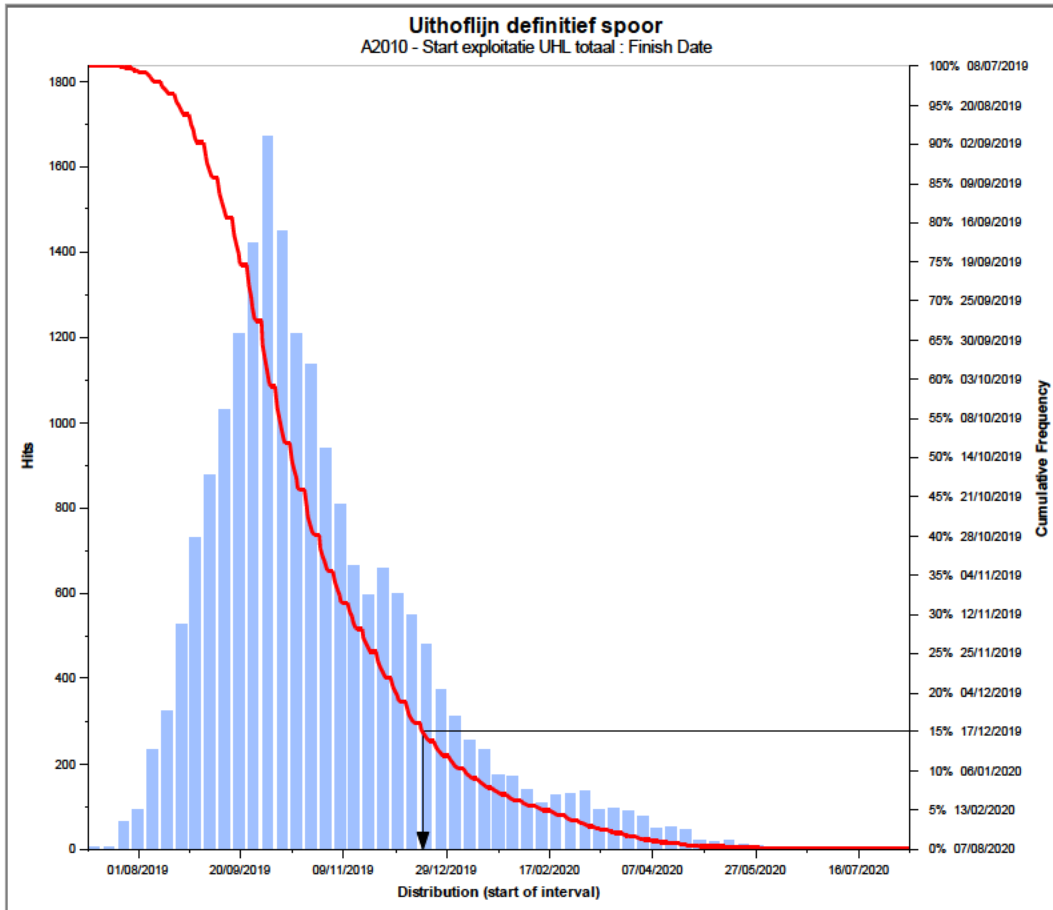
Rang	Nr.	Omschrijving	Kwantificering	Type	Categorie
1	290	Uitstel SIT-2 tot stationsgebied doorrolbaar is vanwege afhankelijkheden van weer/materieelbeheerder/-eigenaar	20% kans op een startafhankelijkheid met einde activiteit A2070: Stationsgebied MC01 DOORROLBAAR	Relatie	Testbedrijf
2	280	De blokkerende ISA bevindingen op het generieke gedeelte van de safety case Bombardier zijn niet tijdig opgelost	15% kans op 13 wkn	Bijz.geb.	Testbedrijf
3	281A	De safety case TVUHL (SABUTO) komt niet tot voldoende niveau van veilige aantoning	10% kans op 9 wkn	Bijz.geb.	Testbedrijf
4	262	Ontwerp/locatie indicutieplaat niet tijdig gereed/bekend	25% kans op 4 tot 17 wkn	Bijz.geb.	D-OVT
5	237	Ontwerpaanpassingen UCC niet op tijd gereed	75% kans op 4 tot 12 wkn	Bijz.geb.	D-OVT
6	283	Beheerder accepteert opleverdossier SABUTO van BAM-CUU niet	10% kans op 4 tot 8 wkn	Bijz.geb.	Overdracht
7	A1685-NO	Normale onzekerheid duur OHS: MOVARES: UO (45d)	-3 tot 0 tot 3 wkn	Norm.onz.	D-OVT
8	304A	Aanrijding persoon / ongeval tijdens Proefbedrijf	10% kans op 4 wkn	Bijz.geb.	Proefbedrijf
9	299A	Latere start Proefbedrijf SABUTO door blocking issues voortkomend uit Testbedrijf	10% kans op 4 wkn	Bijz.geb.	Proefbedrijf
10	18	Sectioneringsmaatregel niet tijdig werkend (kwaliteit)	50% kans op 4 tot 13 wkn	Bijz.geb.	SABUTO

Rang	Nr.	Omschrijving	Kwantificering	Type	Categorie
11	245	Opleverdossier SABUTO voldoet niet	75% kans op 2 tot 8 wkn	Bijz.geb.	SABUTO
12	282A	Aanrijding persoon / ongeval tijdens SIT-3 testen SABUTO	10% kans op 4 wkn	Bijz.geb.	Testbedrijf
13	308	Uitloop Werkvoorbereiding en sondering onderheide spoorplaat (incl. vergunningverlening)	25% kans op 1 tot 4 wkn	Bijz.geb.	D-OVT
14	284A	Niet tijdige afspraken met omgevingspartijen over B&O	10% kans op 4 tot 8 wkn	Bijz.geb.	Overdracht
15	221	Herstel restpunten/wijzigingen (Van Boekel) duurt langer dan gepland	100% kans op 13 tot 43 wkn	Bijz.geb.	Randvoorw. Project
16	228	Uitloop uitvoering onderheide spoorplaat (ondergrond)	25% kans op 0 tot 4 wkn	Bijz.geb.	D-OVT
17	286A	Safety Management OV-A staat niet voldoende gesteld om infra over te nemen	30% kans op 4 wkn	Bijz.geb.	Overdracht
18	289A	OV-A heeft niet tijdig haar bewijsvoeringsdocumenten op orde en de SRAC's verwerkt	30% kans op 4 wkn	Bijz.geb.	Overdracht
19	287A	Overall-capaciteit OV-A leidt tot vertraging bij overdracht	10% kans op 2 tot 8 wkn	Bijz.geb.	Overdracht
20	A2590-NO	Onzekerheid duur Beoordelingsduur Opleverdossier SABUTO incl. Testbedrijf	0 tot 2 wkn	Norm.onz.	Overdracht

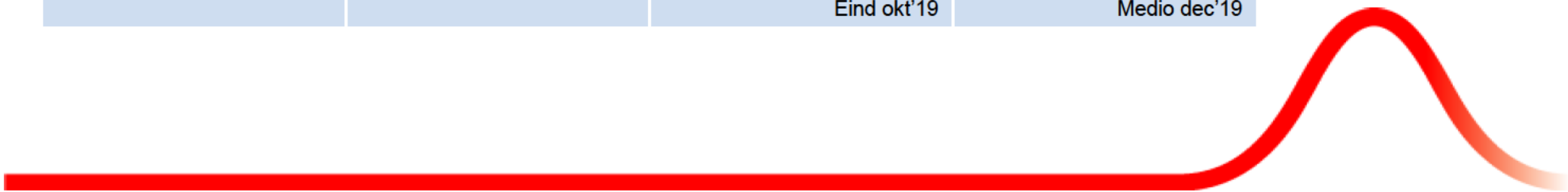
CONCEPT RESULTATEN
EXPLOITATIE



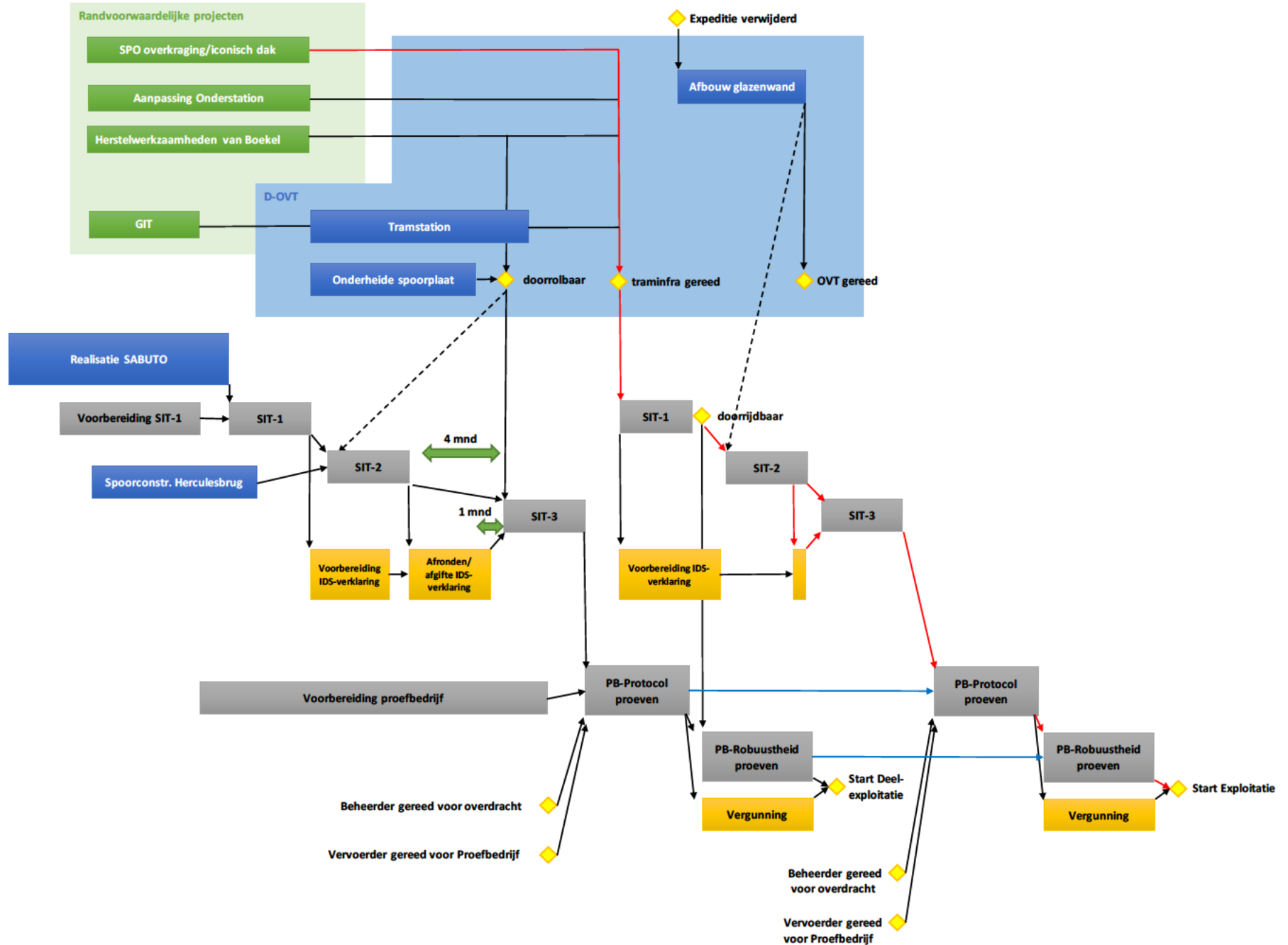
Exploitatie



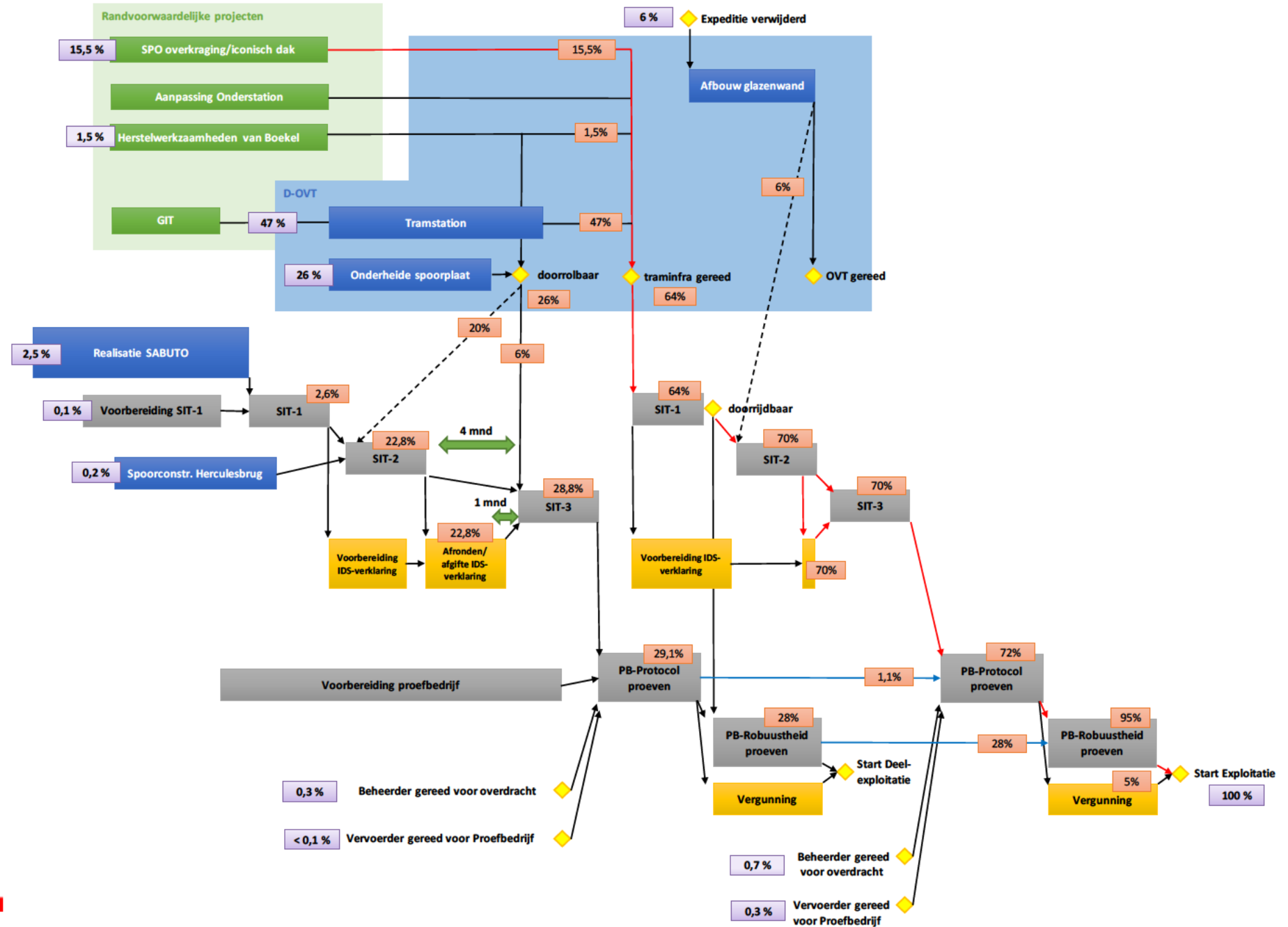
Analyse A2010	Deterministische datum	Verwachtings-waarde	85%-waarde
Oktober 2017	27-6-2019	+ 4 mnd. Eind okt'19	+ 6 mnd. Medio dec'19



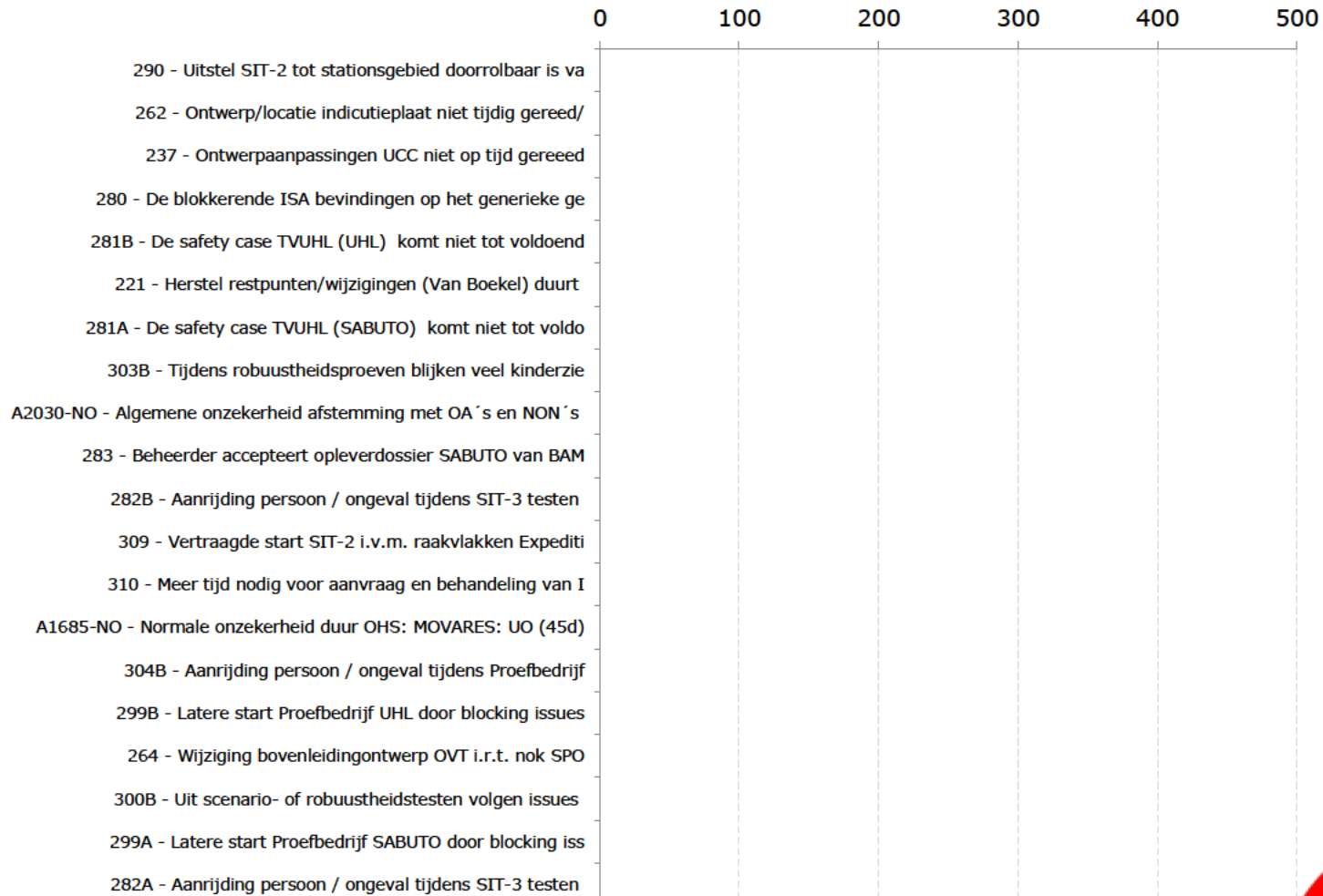
Schematisering Exploitatie



Schematisering Exploitatie



Top 20 - Bijdrage aan risicoprofiel



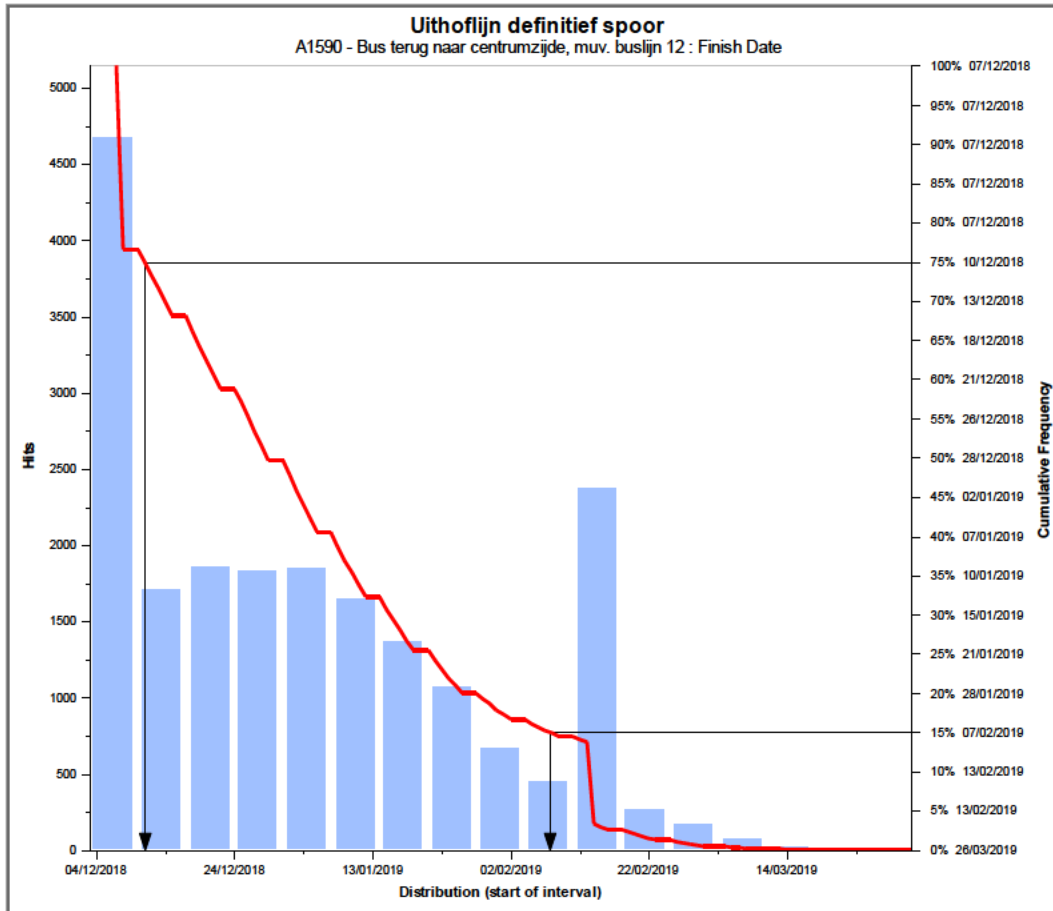
Rang	Nr.	Omschrijving	Kwantificering	Type	Categorie
1	290	Uitstel SIT-2 tot stationsgebied doorrolbaar is vanwege afhankelijkheden van weer/materieelbeheerder/-eigenaar	20% kans op een startafhankelijkheid met einde activiteit A2070: Stationsgebied MC01 DOORROLBAAR	Relatie	Testbedrijf SABUTO
2	262	Ontwerp/locatie indicatieplaat niet tijdig gereed/bekend	25% kans op 4 tot 17 wkn	Bijz.geb.	D-OVT
3	237	Ontwerpaanpassingen UCC niet op tijd gereed	75% kans op 4 tot 12 wkn	Bijz.geb.	D-OVT
4	280	De blokkerende ISA bevindingen op het generieke gedeelte van de safety case Bombardier zijn niet tijdig opgelost	15% kans op 13 wkn	Bijz.geb.	Testbedrijf SABUTO
5	281B	De safety case TVUHL (UHL) komt niet tot voldoende niveau van veilige aantoning	5% kans op 9 wkn	Bijz.geb.	Testbedrijf UHL
6	221	Herstel restpunten/wijzigingen (Van Boekel) duurt langer dan gepland	100% kans op 13 tot 43 wkn	Bijz.geb.	Randvoorw. Project
7	281A	De safety case TVUHL (SABUTO) komt niet tot voldoende niveau van veilige aantoning	10% kans op 9 wkn	Bijz.geb.	Testbedrijf SABUTO
8	303B	Tijdens robuustheidsproeven blijken veel kinderziekten materieel en/of infra leidend tot uitstel exploitatie	1% kans op 4 tot 4 tot 26 wkn	Bijz.geb.	Proefbedrijf UHL
9	A2030-NO	Algemene onzekerheid afstemming met OA's en NON's OVT	100% kans op 0 tot 4 wkn	Norm.onz.	D-OVT
10	283	Beheerder accepteert opleverdossier SABUTO van BAM-CUU niet	10% kans op 4 tot 8 wkn	Bijz.geb.	Overdracht

Rang	Nr.	Omschrijving	Kwantificering	Type	Categorie
11	282B	Aanrijding persoon / ongeval tijdens SIT-3 testen UHL	10% kans op 4 wkn	Bijz.geb.	Testbedrijf UHL
12	309	Vertraagde start SIT-2 i.v.m. raakvlakken Expeditie/afbouw glazen wand	10% kans op een startafhankelijkheid met einde activiteit A1679: Groene wand, incl. hekwerk en afbouw glazen wand	Relatie	Testbedrijf UHL
13	310	Meer tijd nodig voor aanvraag en behandeling van Indienststellingsverklaring UHL	25% kans op 1 tot 2 tot 4 wkn	Bijz.geb.	Proefbedrijf UHL
14	A1685-NO	Normale onzekerheid duur OHS: MOVARES: UO (45d)	-3 tot 0 tot 3 wkn	Norm.onz.	D-OVT
15	304B	Aanrijding persoon / ongeval tijdens Proefbedrijf	5% kans op 4 wkn	Bijz.geb.	Proefbedrijf UHL
16	299B	Latere start Proefbedrijf UHL door blocking issues voortkomend uit Testbedrijf	5% kans op 4 wkn	Bijz.geb.	Proefbedrijf UHL
17	264	Wijziging bovenleidingontwerp OVT i.r.t. nok SPO	25% kans op 2 tot 4 wkn	Bijz.geb.	D-OVT
18	300B	Uit scenario- of robuustheidstesten volgen issues met ontwerpwijzigingen als gevolg, leidend tot uitstel exploitatie	1% kans op 4 tot 9 wkn	Bijz.geb.	Proefbedrijf UHL
19	299A	Latere start Proefbedrijf SABUTO door blocking issues voortkomend uit Testbedrijf	10% kans op 4 wkn	Bijz.geb.	Proefbedrijf SABUTO
20	282A	Aanrijding persoon / ongeval tijdens SIT-3 testen SABUTO	10% kans op 4 wkn	Bijz.geb.	Testbedrijf SABUTO

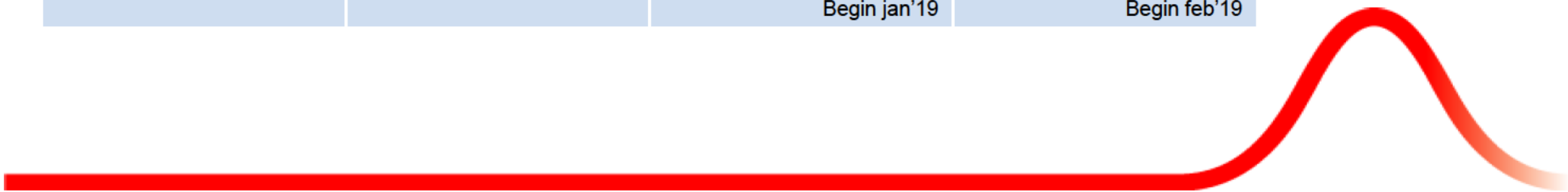
CONCEPT RESULTATEN OVERIGE MIJLPALLEN



Bus terug naar centrumzijde



Analyse A1590	Deterministische datum	Verwachtings-waarde	85%-waarde
Oktober 2017	10-12-2018	+ 1 mnd. Begin jan'19	+ 2 mnd. Begin feb'19



Bijlagen

1. Praatplaat
2. Risicodossier POUHL
3. Vastlegging risicosessies Testbedrijf en Proefbedrijf
4. Lijst van de gehouden plenaire sessies en de deelnemers



CONCEPT Statenbrief / Raadsbrief
Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage
november 2017

Bijlagen: halfjaarrapportage Uithoflijn 2017-H1
raadsbrief 27-09-2017 'Complexiteit Uithoflijn in stationsgebied'

Geachte leden van Provinciale Staten / de Raad,

In navolging van onze brief over de voortgang van de realisatie van de Uithoflijn d.d. 1 september 2017 informeren wij u nader over de aangepaste planning en de consequenties hiervan. Bijgevoegd treft u tevens de voortgangsrapportage Uithoflijn over de eerste helft 2017 aan.

In deze voortgangsbrief gaan we in op de actualiteit, de uitdagingen waar we voor gesteld staan en de bestuurlijke keuzes die we hierin gemaakt hebben, of aan u zullen gaan voorleggen.

(In de statenbrief toevoegen:)

In antwoord op vragen vanuit de gemeenteraad is op 28 september 2017 een aanvullende raadsbrief verstuurd betreffende de complexiteit van de realisatie Uithoflijn in het stationsgebied. Om zowel Provinciale Staten als de gemeenteraad van dezelfde informatie over de voortgang te voorzien, is die brief als bijlage toegevoegd.

Terugblik

Zoals we u in eerdere brieven en voortgangsrapportages hebben gemeld, is de startdatum voor exploitatie van de Uithoflijn onder druk komen te staan door de complexiteit van de realisatie in het stationsgebied en in Utrecht Science Park De Uithof. De realisatie van deze tracédelen kon geen gelijke tred houden met onze planning, mede als gevolg van een aantal tegenvallers.

Eind 2016 hebben we een aantal maatregelen genomen om de samenwerking met de aannemer te verbeteren en de sturing op het project te versterken. Dit heeft onder andere geresulteerd in een extra inspanning om de traminfrastructuur naar en in USP De Uithof tijdig op te leveren. Vooruitlopend op de oplevering is de afgelopen weken tussen de haltes WKZ en P+R De Uithof getest met een tramstel dat hier per dieplader naar toe is gebracht. Hierdoor kan de aannemer nu al een aantal testen uitvoeren om het eigenlijke testbedrijf na oplevering van de traminfrastructuur sneller te laten **verlopen**.

In de fasering van de realisatie van het stationsgebied rond Utrecht Centraal hebben we te maken met een aantal tegenvallers die veel impact hebben op de planning van ons project. In de vorige voortgangsbrief van 1 september 2017 en in de brief aan de raad van 28 september 2017 is hier dieper op in gegaan en hebben we aangegeven dat de start van de Uithoflijn op 8 juli 2018 niet langer reëel is.

Eén van de beheersmaatregelen die we hebben genomen, is het laten uitwerken van een gefaseerde ingebruikname van de lijn, waarbij eerst het traject tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof

Opmerking [JG1]: Hier nog iets opnemen over resterende risico's op Sabuto-trace (Herculesbrug / Bombardier / bovenleidingportalen / dossier)?

in exploitatie gaat en ná gereedkomen en testen van de halte Utrecht Centraal Centrumzijde de dienstregeling over de hele lijn in werking treedt.

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

Afgelopen periode hebben we gebruikt om de actuele, aangepaste planningen van het Stationsgebied af te stemmen op die van de Uithoflijn en een nieuwe geïntegreerde planning op te stellen. Uitgangspunt is dat gestart wordt met exploitatie van de Uithoflijn met voldoende robuustheid voor het veilig afhandelen van de grote stroom reizigers die van de Uithoflijn gebruik gaat maken¹. De gedeeltelijke exploitatie vanaf Vaartsche Rijn moet worden ingepast binnen de voor volledige exploitatie geoptimaliseerde planning.

Binnen deze condities is het mogelijk om de Uithoflijn in de loop van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen:

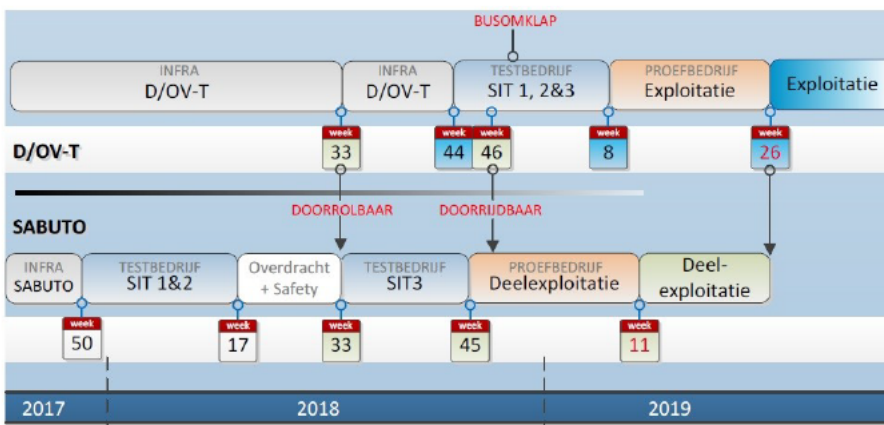
- In het tweede kwartaal 2019 kan het tracé vanaf Vaartsche Rijn naar USP De Uithof ingezet worden, zodat we het dan beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast kunnen benutten om de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren.
- Uiterlijk in december 2019 kan de volledige exploitatie vanaf Utrecht Centraal starten en kan buslijn 12 vervallen.
- Het koppelen van de dienstregeling tussen Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein/IJsselstein is voorzien in 2020 en lijkt vooralsnog door de vertraging van de UHL niet beïnvloed te worden..

Opmerking [JG2]: In de notitie wordt gesproken over eerste helft 2019. Zekerheidshalve tweede kwartaal aanhouden?

Dat ingebruikname van de het tracé Vaartsche Rijn naar USP De Uithof helaas niet in 2018 kan starten - wat eerder wel de verwachting was - komt vooral door de noodzaak om een nieuwe fundering (onderheide spoorplaat) te maken onder Utrecht Centraal, op de fundering van de OV-terminal. Het ontwerp en de uitvoering hiervan kost veel tijd. Hierdoor is er pas maanden later dan voorzien een bruikbaar spoor beschikbaar door het stationsgebied om tramstellen aan- en af te voeren. De tramstellen die nodig zijn voor het test- en proefbedrijf en voor de exploitatie moeten regelmatig terug naar de remise in Nieuwegein voor onderhoud.

Opmerking [DJ3]: [Redacted text]

Schematisch ziet de nieuwe planning er als volgt uit:



¹ De Uithoflijn zal direct bij in gebruik name een van de drukst bereden tramlijnen in Nederland zijn. Dit stelt hoge eisen aan het proefbedrijf en goede voorbereiding op exploitatie.

Onderzocht is nog of het test- en proefbedrijf niet verder kan worden ingekort om een eerdere start mogelijk te maken. Een veilige en robuuste start van de tramlijn, waarbij ook deels over een gecombineerde bus- en trambaan wordt gereden en door het drukke Utrecht Science Park, vraagt echter om een gedegen testperiode en volwaardige beproeving. Hierbij worden niet alleen de infrastructuur en het materieel getest, maar ook moeten trambestuurders, buschauffeurs en mede weggebruikers ervaring opdoen en wennen aan de nieuwe lijn. Bij het detailleren van de planning voor het proefbedrijf is gebleken dat de daarvoor gereserveerde tijd in de oorspronkelijke planning ook echt nodig is.

Risico's nemen af, maar zijn niet verdwenen

De bijgestelde planning voor de realisatie van de hele lijn is met betrokken partijen (opdrachtgevers, projectorganisatie, aannemers, beheerders, exploitant, concessiehouder) afgestemd en extern getoetst en wordt als haalbaar en solide gezien. Voor de planning geldt een slagingskans van 85%, want er blijven tot oplevering altijd nog risico's aanwezig. Bij grote infrastructuurprojecten is het gebruikelijk om deze zekerheidsmarge aan te houden.

De risico's zijn opnieuw gewogen en een set met beheersmaatregelen is opgesteld om goed te kunnen sturen op de nieuwe planning. Daarmee zijn de risico's in beeld en kunnen deze worden gecontroleerd, maar ze zijn niet verdwenen.

Er is één majeur risico dat pas na de testfase in USP De Uithof kan worden uitgesloten (Q3 2018), dat betreft het risico op elektromagnetische beïnvloeding van extreem gevoelige apparatuur van het UMC Utrecht en de Universiteit Utrecht langs de trambaan. Als de maatregelen die we hiervoor hebben toegepast in de traminfrastructuur onvoldoende effect sorteren, dienen de tramstellen te worden voorzien van een accu-pakket. In dat geval loopt het project een jaar extra vertraging op. Hoewel de kans dat we deze beheersmaatregel moeten toepassen klein is, maken we hier specifiek nog melding van, aangezien de impact erg groot is.

Tenslotte blijft de complexiteit in het stationsgebied bestaan en daarmee een aantal risico's dat maakt dat we nog steeds voorzichtig zijn met het noemen van een definitieve nieuwe startdatum:

- het werken op een 'postzegel' in het stationsgebied blijft een aandachtspunt; de manoeuvreerruimte (letterlijk en figuurlijk) is beperkt,
- dit vraagt om een goede samenwerking en continue afstemming tussen alle partijen, publiek en privaat, zowel bij de voorbereiding als op de werkvloer bij de uitvoering,
- de verschillende projecten en het faciliteren van loopstromen en expeditie blijven een sterke afhankelijkheid houden; het domino-effect blijft bestaan,
- voor het funderen van het spoor onder Utrecht Centraal en langs de nieuwe fietsenstalling moet de aannemer nog 'de grond in', waarbij altijd een verhoogd risico is op onverwachte obstakels.

Voordelen van gefaseerde in gebruik name

We hebben de voor- en nadelen van het al dan niet in het tweede kwartaal 2019 starten met rijden vanaf Vaartsche Rijn tegen elkaar afgewogen en daarbij kunnen concluderen dat deze gedeeltelijke

exploitatie een positief effect heeft op een succesvolle ingebruikname van de volledige Uithoflijn eind 2019 tegen beperkte meerkosten.

Met een gefaseerde in gebruik name kunnen we eerder dienstverlening aan reizigers bieden, wordt het beschikbare materieel vast benut, kunnen we ervaring opdoen zodat het proefbedrijf voor volledige exploitatie korter kan en verlagen we de risico's bij de start van de volledige in gebruik name.

Financiële consequenties

Met het uitstel van de start van de tramlijn, het langer in bedrijf houden van lijn 12, de extra bouwwerkzaamheden en de langere bouwtijd zijn veel extra kosten gemoeid. Ook het gefaseerd in gebruik nemen kost geld, hoewel dat beperkt is zeker gezien de voordelen die hiermee gemoeid zijn.

Deze extra kosten voor het project zijn berekend op 33 miljoen, op een actuele projectbegroting van 427 miljoen. Ten opzichte van de oorspronkelijke raming van 445 miljoen (voor aanbesteding materieel en infrastructuur) wordt de Uithoflijn 15 miljoen duurder dan geraamd.

Deze omvangrijke meerkosten zullen grotendeels door de beide opdrachtgevers moeten worden gedekt. Voorstellen hiertoe zullen worden gebaseerd op de Bestuurs- en Uitvoeringsovereenkomsten tussen gemeente en provincie. Voor een succesvolle ingebruikname van de Uithoflijn zal de inzet van middelen voor regionale mobiliteitsvraagstukken door beide opdrachtgevers worden herbezien en waar nodig aanvullende dekking worden gezocht.

Vervolproces

Zodra we meer specifiek hebben bepaald wat de effecten zijn voor de twee opdrachtgevers en welke dekking hiervoor mogelijk is, worden afzonderlijk voorstellen voorgelegd aan Provinciale Staten en de gemeenteraad. De verwachting is dat deze voorstellen bij de Voorjaarsnota 2018 zullen worden ingebracht.

Hoogachtend,

.....

Opmerking [JG4]: [redacted] hoeveel geld, welk bedrag kunnen we hier noemen?

Opmerking [DJ5]: [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Opmerking [JG6]: Onder voorbehoud doorrekening financiële effecten vertraging en VTW's

Opmerking [DJ7]: Tekst baseren op de afspraken die René en Rob nu maken n.a.v. het extern advies van [redacted].

ACTIEVE WOORDVOERINGSLIJN VOORTGANGSBRIEF UITHOFLIJN

Timing

- 31 okt definitieve brief directieraad
- 3 nov definitief besluit stuurgroep (gedeputeerde en wethouders gemandateerd)
- 14 nov (?) besluitvorming college en GS
- <Datum + tijdstip>
 - stakeholders (usp) informeren onder embargo tot <datum/tijdstip> (wethouder)
 - ambtelijk informeren I&M, BAM, Directie USP onder embargo tot <datum/tijdstip> (POUHL)
 - onder embargo tot <datum/tijdstip> bericht aankondigen bij communicatiecollega's opdrachtgevers en samenwerkingspartners
- <Datum + tijdstip> brief naar staten en raad
 - tegelijkertijd bericht op site Uithoflijn (POUHL)
 - en tweet met link naar bericht en brief (POUHL + retweet GU/CU2030 en PU?)
 - en persbericht naar lokale en regionale media (POUHL + retweet GU en PU?)

Contactpersonen

- [REDACTED]
- Eefje Nienhuis, woordvoerder wethouder Van Hooijdonk: 06-24873629
- [REDACTED] wethouder Van Hooijdonk: [REDACTED]
- [REDACTED] Stationsgebied: 030 - [REDACTED]
- [REDACTED] wethouder Everhardt (Stationsgebied): 06- [REDACTED]
- Ton Melgers, woordvoerder gedeputeerde Verbeek-Nijhof: [REDACTED]
- Ingeborg Hoogveld, communicatiemanager provincie Utrecht [REDACTED]
- Ron van Doppenen, woordvoerder afdeling OV provincie Utrecht: [REDACTED]
- Perspiket U-OV/Qbuzz 06- [REDACTED]

Woordvoeringslijn (definitief te maken op basis van def. brief staten- en raadsleden en nog af te stemmen met bovengenoemde contactpersonen)

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

De Uithoflijn wordt gefaseerd in gebruik genomen: in het tweede kwartaal van 2019 start exploitatie tussen haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof, zodat buslijn 12 wordt ontlast. Uiterlijk in december 2019 start de exploitatie tussen Utrecht Centraal en P+R De Uithof en kan buslijn 12 vervallen. Het koppelen van de dienstregeling tussen Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein/IJsselstein is voorzien in 2020. Dan zijn ook de haltes en tramstellen van dat tracé vernieuwd.

Afgelopen periode is de uitvoeringsplanning van de Uithoflijn herijkt en opnieuw ingepast binnen de faseringsplanning van het stationsgebied Utrecht. De noodzaak om een extra fundering te maken (een onderheide spoorplaat) onder Utrecht Centraal, op de fundering van de OV-terminal, heeft ertoe geleid dat er pas maanden later dan voorzien een spoorverbinding beschikbaar is om tramstellen aan- en af te voeren door het stationsgebied.

De bijgestelde planning is met alle betrokken partijen (opdrachtgevers, projectorganisatie, aannemers, beheerders, exploitant, concessiehouder) afgestemd en extern getoetst en wordt als haalbaar en solide gezien. Voor de planning geldt een slagingskans van 85%, want er blijven tot oplevering altijd nog risico's op verdere vertraging. O.a. door het werken op de 'postzegel' onder het nieuwe stationsplein en door de afhankelijkheden tussen de diverse projecten daar. Ook moeten testen met meerdere trams nog uitwijzen of de maatregelen om electromagnetische beïnvloeding van extreem gevoelige apparatuur in Utrecht Science Park De Uithof tegen te gaan afdoende zijn.

De meerkosten die het gevolg zijn van de latere en gefaseerde start van de Uithoflijn zullen op basis van de Bestuurs- en Uitvoeringsovereenkomsten tussen gemeente en provincie worden gedeeld. In de bestuursovereenkomst is de verdeelsleutel tussen beide opdrachtgevers bepaald naar rato van de financiële inbreng in de projectbegroting: namelijk 76% provincie en 24% gemeente.

Lees meer <link naar brief in lbabs>

Q&A 's

Wat vindt u als opdrachtgever (gedeputeerde JVN, wethouder LvH, wethouder VE) of als samenwerkingspartner (UU, UMC, HU) ervan dat de Uithoflijn 7 maanden vertraging oploopt/ anderhalf jaar vertraging oploopt/x miljoen duurder wordt/dat reizigers nog langer als haringen in een ton in bus 12 moeten? Wiens schuld? (Deze vraag zou bij provincie en gemeente gesteld kunnen worden, wellicht bij I&M – nu I&V- en U-OV.)

Mogelijk antwoord: ons belangrijkste doel is een veilig en werkend tramvervoersysteem waar de reiziger op kan rekenen. Partijen hebben hun uiterste best gedaan om de planning te halen, zo zijn er bijv. eind 2016 extra maatregelen genomen. Belangrijkste is dat acht van de negen kilometer tramlijn eind dit jaar klaar zijn voor testen en proeven, waardoor we gefaseerde ingebruikname in 2019 kunnen starten, ervaring kunnen opdoen met de nieuwe tramverbinding en bus 12 kunnen ontlasten. Bus 12 is drukste busverbinding van Nederland, met deze gefaseerde ingebruikname ontlasten we bus 12.

In tweede kwartaal 2019/uiteindelijk in december 2019 is nog vaag: wat zijn de concrete data?

Er zijn in het stationsgebied 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. In tweede kwartaal 2019/uiteindelijk in december 2019 is met 85% zekerheid te zeggen, maar risico's blijven bestaan.

Had u de vertraging niet veel eerder kunnen voorzien/eerder moeten sturen?

Nee. Eind 2016 is geconstateerd dat de planning van de Uithoflijn onder zo grote druk staat, dat bestuurlijk ingrijpen noodzakelijk is. Met de aannemer zijn afspraken gemaakt voor betere samenwerking en een aantal maatregelen om de traminfrastructuur tijdig te kunnen opleveren. Eind 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 kende. Begin september 2017 is duidelijk geworden dat de verbindende sporen richting Jaarbeursplein niet tijdig gerealiseerd konden worden. Er is aanzienlijke voortgang geboekt, acht van de negen kilometer zijn bijna klaar waardoor gefaseerde ingebruikname mogelijk is.

Wat is de oorzaak van de vertraging?

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.

- Er wordt in samenhang en met intensieve samenwerking tussen ontwikkelaars en aannemers in korte tijd veel gebouwd en opgeleverd. Zo wordt er gewerkt aan het voorzetgebouw van Hoog Catharijne, de 2e fase van de fietsenstalling, het dak boven het Stationsplein, Het Platform en aansluitingen op de OV-Terminal, de sloop van de traverse en de fundering voor trambaan en haltes. Tijdens al deze bouwactiviteiten moeten loopstromen en expeditie veilig gefaciliteerd blijven.
- De realisatie van de nieuwe stationshal en de fundering van Het Platform hebben de ondergrond geroerd en zijn deels anders uitgevoerd dan oorspronkelijk bedacht. Dit betekent, voor de

Uithoflijn onvoorzien, dat de ondergrond gestabiliseerd moet worden voordat we verder kunnen met de aanleg. De engineering en uitvoering hiervan kost extra tijd.

Wiens schuld?

Daar is geen antwoord op te geven, we bouwen op een postzegel. 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). (noot: inmiddels heeft de provincie de positie van voormalig BRU in de Uithoflijn overeenkomsten overgenomen.) 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). Partijen spraken af dat ze, voor zover dat binnen hun mogelijkheden ligt, beheersmaatregelen nemen om de ambitieuze planning van de realisatie Uithoflijn mogelijk te maken.

Hoe hard is de planning, en de meerkosten?

Planning 85% hard, meerkosten dito.

Wie betaalt wat – PU 76%, GU 24%?

Da's bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst, maar externe onderzoeker gaat advies uitbrengen.

Waaruit bestaan de meerkosten?

Aannemer moet veel meerwerk leveren, langere bouwtijd en buslijn 12 ruim een jaar langer in gebruik zijn de belangrijkste meerkosten.

Elektromagnetische interferentie/accu's op de tram?

Eind 2017 en begin 2018 vinden nog belangrijke en zeer specifieke testen plaats in Utrecht Science Park De Uithof. Het gaat er dan om, om in de praktijk aan te tonen dat de getroffen voorzieningen in de traminfrastructuur ervoor zorgen dat trillingen en elektromagnetische straling binnen de grenzen blijven die voor de extreem gevoelige apparatuur langs die deel van het tracé noodzakelijk zijn. Een mogelijk terugvalscenario is de trams uit te rusten met accu's, maar dat zullen de tests moeten uitwijzen.

U geeft aan dat de bodem onder het toekomstige tramstation onvoldoende stabiel is geworden, o.a. als gevolg van de bouwwerkzaamheden voor de Stationshal Utrecht CS. Dit zorgt voor vertraging op het project. Was dit in juni niet bekend bij de gemeente (of provincie)? Wie gaat de rekening betalen voor de verdragingskosten als gevolg daarvan?

De precieze status van de ondergrond en de hieruit volgende consequenties waren in juni nog niet bekend. Bij grondwerk kom je vaak onverwachte obstakels tegen, zo ook hier. In dit geval moeten we ingrijpende wijziging uitvoeren aan de fundering om een stabiele trambaan te kunnen bouwen. Deze wijziging kost tijd (nieuwe ontwerp, vergunning, heien (schroeven) van palen onder een bestaand gebouw etc.) De kosten zijn we in kaart aan het brengen om met elkaar afspraken te maken over de dekking hiervan, die ter besluitvorming aan PU en GU voorgelegd zullen worden. Gezamenlijk willen wij een zorgvuldige en succesvolle introductie van de Uithoflijn voor de reizigers bewerkstelligen, terwijl ook andere bouwwerkzaamheden in het stationsgebied doorgang kunnen vinden.

Andere vragen over het Stationsgebied?

Vragen met betrekking tot Stationsgebied: neem contact op met [REDACTED]
wethouder Van Hooijdonk: 06-[REDACTED]

Gefaseerde ingebruikname?

Verdere vragen over dienstregeling: neem contact op met Ron van Dopperen, woordvoerder afdeling OV provincie Utrecht: 06-46 994 712.

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

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

Vragen over vervoersplan?

Neem contact op met [REDACTED] afdeling OV provincie Utrecht: [REDACTED]

[REDACTED]

Bestuurlijke Voortgangsrapportage 2017-H1



Periode: Januari tot en met juni 2017
Onderwerp: voortgang project Uithoflijn

Nummer: VGR-UHL-2017-H1

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum:
30 juni 2017

1 Stoplichtrapportage

Bestuurlijke besluitvorming	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Budget	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Kosten- en dekkingsraming	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Planning	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	
Risico-ontwikkeling	30-06-17		31-12-16 (2016-H2)	

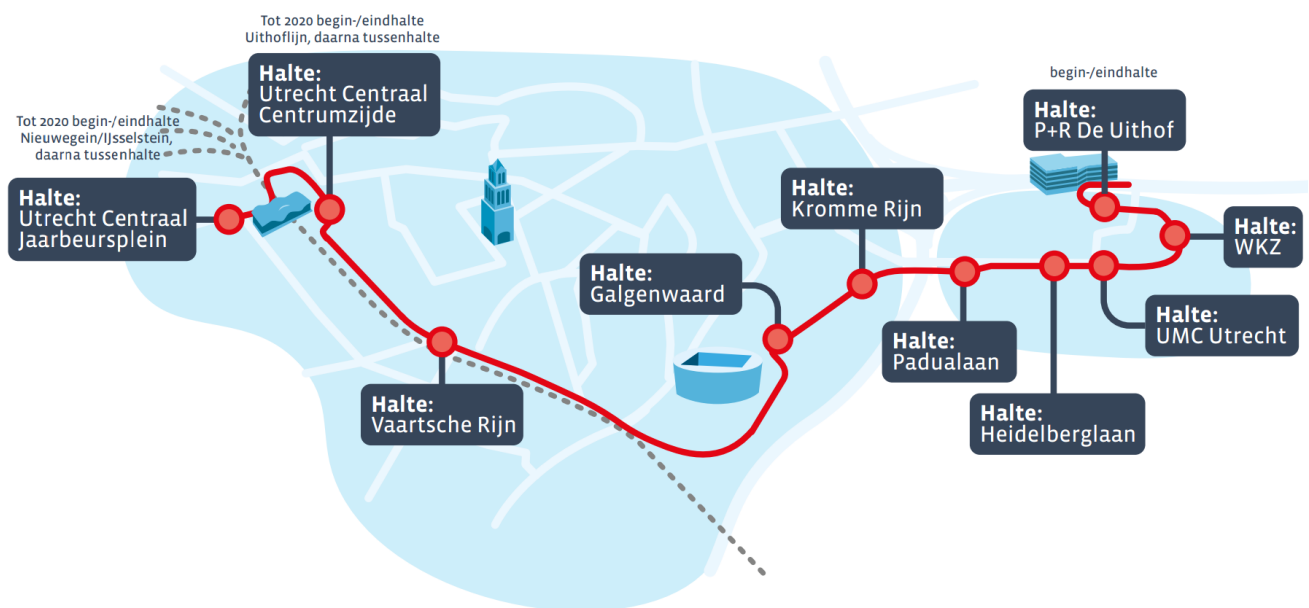
Betekenis kleuren:

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

2 Projectomschrijving

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

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



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

70 km per uur
is de maximale snelheid van de Uithoftram

27 nieuwe tramstellen
24 stuks in dienst en 3 reserve

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

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

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

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

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

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

16 keer per uur rijdt de tram
op werkdagen overdag

25.000 mensen
reizen nu dagelijks met buslijn 12 naar De Uithof

216 reizigers
per tram, 62 zitplaatsen en 2 rolstoelplaatsen

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

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

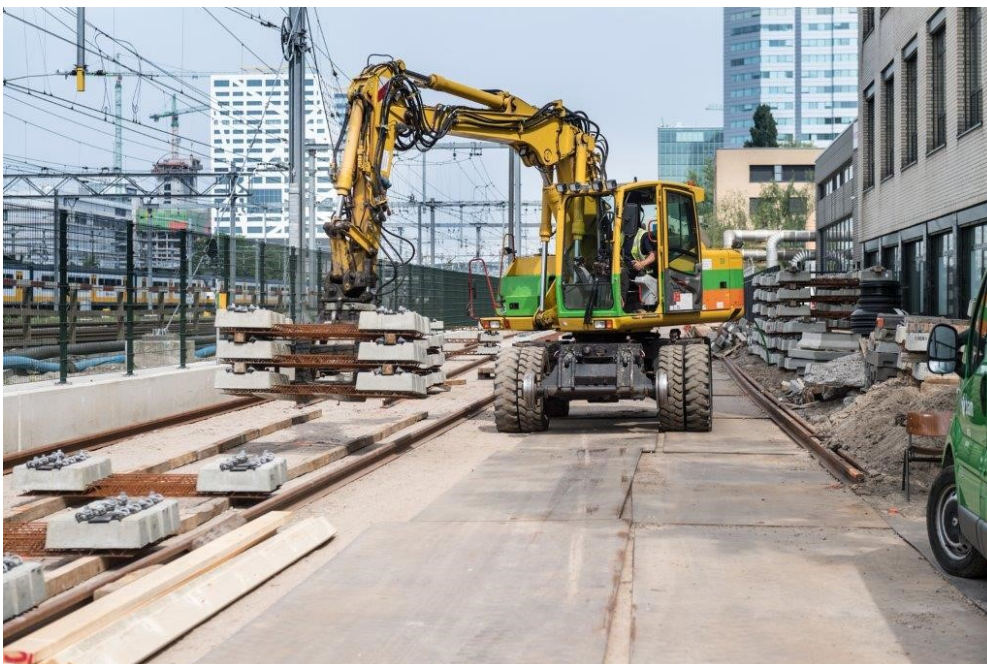
3 Voortgangsrapportage

N.B.: Deze halfjaarrapportage beschrijft de inzichten op 30 juni 2017. Inmiddels is de planning van de Uithoflijn aangepast, met gevolgen voor financiën, scope en risico's van het project. Lees voor de actuele stand van zaken de brief 'Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage', die eind 2017 aan Provinciale Staten en de gemeenteraad van Utrecht is aangeboden.

Deze halfjaarlijkse bestuurlijke voortgangsrapportage over de voorbereiding en de uitvoering van de Uithoflijn betreft de periode van januari 2017 tot en met juni 2017. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling van het project en de beheersing daarvan.

De planning van het project Uithoflijn blijft onverminderd onder druk staan. Het tracé loopt door en langs gebieden die volop in ontwikkeling zijn. Om beter en slagvaardiger met deze complexe uitdagingen om te kunnen gaan, hebben de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en BAM-CUU eind 2016 besloten om op een andere manier te gaan samenwerken. Provinciale Staten en de gemeenteraad zijn hierover op 15 december 2016 per Statenbrief respectievelijk commissiebrief geïnformeerd. In december 2016 is de structuur van de projectorganisatie daarom gewijzigd. Samen met de aannemer is in beeld gebracht wat de complexiteit betekent voor de planning en welke maatregelen nodig zijn om de risico's goed te beheersen. Er is een plan van aanpak met de aannemer afgestemd, op basis waarvan slagvaardiger wordt gewerkt. Een en ander is inmiddels verwoord in de Statenbrief respectievelijk commissiebrief van 14 juni 2017.

Het plan van aanpak leidt tot een gewijzigde planning van de oplevering van de traminfrastructuur in het Stationsgebied en het overige deel tot en met P+R De Uithof (SABUTO). Voor het deel SABUTO (van de Adama van Scheltemabaan tot de eindhalte P+R De Uithof) is afgesproken dat BAM-CUU er zorg voor draagt dat het Testbedrijf per 16 oktober 2017 kan starten. Voor het Stationsgebied is een Taskforce ingericht waarin alle betrokken partijen intensief met elkaar samenwerken om de complexe opgave adequaat te realiseren met als doel realiseren van de deadline van 8 juli 2018 voor het in exploitatie gaan van de gehele lijn. Afhankelijk van de ontwikkelingen in het Stationsgebied wordt als terugvaloptie ook een deelexploitatie tussen stations Vaartsche Rijn en P+R De Uithof uitgewerkt, waarbij exploitatie in het Stationsgebied later zal starten.



Werkzaamheden Adama van Scheltemabaan

Inpassing Uithoflijn in het Stationsgebied

In eerdere voortgangsrapportages is al aangegeven dat het risico op vertragingen in het Stationsgebied groot is. Dit risico blijft onverminderd aanwezig. De planning staat hier onder druk, met name door:

- Een aangepaste fasering in verband met de benodigde conditionering van de ondergrond onder Utrecht Centraal om tot een stabiele bodem onder het tracé te komen. Verschillende technische oplossingen worden onderzocht, waaronder een hybride en een onderheide spoorplaat.
- De onvoorziene noodzaak om de ondergrond van de geïntegreerde tafelconstructie voor het Zuidgebouw te stabiliseren.
- 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 obstakels in de ondergrond leiden 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. De opdrachtgevers hebben een Taskforce Stationsgebied in het leven geroepen die stuurt op een intensieve afstemming van de mogelijkheden met als doel om de initiële planning van de Uithoflijn te realiseren, rekening houdend met de planning en afstemming met aanpalende projecten.

Utrecht Science Park De Uithof

Op het tracé naar en in USP De Uithof is op basis van het plan van aanpak grote inzet gepleegd om de ondergrond, kruisingen en bovenbouw gereed te maken voor oplevering op 13 oktober 2017, zodat daarna de testfase kan beginnen. Dit heeft het nodige gevraagd van de omgeving en afstemming met andere bouwprojecten in het gebied. Diepriolen zijn vernieuwd, kabels en leidingen verlegd, beton en staal aangebracht en diverse haltes voorbereid. Hier wordt de Uithoflijn dan ook goed zichtbaar in het straatbeeld.

Traminfrastructuur

Algemeen

De planning van de aanleg van de integrale infrastructuur blijft onder druk staan. Dit komt vooral door de gelijktijdige realisatie van diverse projecten in het Stationsgebied met een grote mate van onderlinge afhankelijkheid.

Vanuit de ingezette beheersmaatregelen voor het SABUTO tracé heeft BAM-CUU aangegeven dat het noodzakelijk is op enkele onderwerpen sneller de uitvoering in te gaan dan dat volledig afgeronde, geïntegreerde ontwerpen klaarliggen. Als beheersmaatregel hiervoor heeft BAM-CUU extra capaciteit op de keuringen van het werk ingezet.

Stationsgebied

De belangrijkste issues in het Stationsgebied zijn al benoemd bij de algemene inleiding van dit hoofdstuk onder kopje 'Inpassing Uithoflijn in het Stationsgebied'. Aanvullend hierop:

- Geconstateerd is dat het spoor dat is aangelegd in de Leidseveertunnel niet de juiste spoorbreedte heeft en andere tekortkomingen kent. Als oplossing is gekozen voor het slijpen van de rails in de zomer van 2017. Eind augustus wordt beoordeeld of deze oplossing voldoet.
- Aan de oostzijde van het stationsgebied, langs de fundamenten van de OV-terminal, is een zettingsvrije hybride spoorplaatoplossing nodig een stabiele ondergrond te realiseren. Twee alternatieve oplossingen worden in Q3 verder uitgewerkt.
- Om planningsrisico's te mitigeren wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en inpasbaarheid van een tijdelijke spoorconstructie, opdat zo snel mogelijk na sloop traverse de tram in exploitatie kan
- Het faseringsvraagstuk rond werkzaamheden van diverse bouwbedrijven in het Stationsgebied naast het in passen van de loopstromen en de afhandeling van de expeditie van NS binnen/naast de werkterreinen wordt in intensieve afstemming tussen Stationsgebied, NS en de projectorganisatie uitgewerkt.



Werkzaamheden naast de spoorlijn Utrecht-Arnhem, ter hoogte van de Laan van Maarschalkerweerd

SABUTO

De uitvoeringswerkzaamheden in het SABUTO deel vorderen inmiddels goed. De grootste uitdagingen zijn te vinden in juiste faseringen van werkzaamheden rond het kruispunt Koningsweg, Herculesbrug en vele punten in het Uithofgebied waar met name de kruising Heidelberglaan/Universiteitsweg veel afstemming met stakeholders vraagt.

De eerste testwerkzaamheden hebben plaatsgevonden vanaf het opstel terrein bij P+R De Uithof. Daarbij is naar voren gekomen dat enkele deelcomponenten beter op elkaar moeten worden afgestemd, voor we met daadwerkelijk testen met materieel kunnen beginnen.

Trammaterieel

Levering

De eerste tram is op 8 december 2016 in goede orde afgeleverd bij de Remise en is op 18 januari 2017 aan het publiek en pers gepresenteerd. De media aandacht naar aanleiding van dit event is zeer positief geweest.

In Q1 is de geplande levering van het tweede tramvoertuig vertraagd. Reden hiervoor is dat tijdens de finale inspectie in de fabriek opleverpunten genoteerd zijn die niet in de remise in Nieuwegein opgelost kunnen worden. De leverancier heeft noodzakelijke proces- en kwaliteitsmaatregelen doorgevoerd om dit bij volgende leveringen te voorkomen. Inmiddels zijn 6 tramvoertuigen geleverd en liggen we weer op schema.

Testen

Vanaf januari zijn de testen op het Remiseterrein gestart en vanaf februari zijn nachtelijke testen gestart op de SUNIJ-lijn.



Testrit met zandzakken – als gewicht van reizigers

Typetoelating

De typetoelating van de nieuwe tram heeft enkele weken vertraging opgelopen. Daarnaast heeft de interne review van safetydocumenten langer geduurd dan gepland. Oorzaak hiervoor is onder meer dat in het toelatingstraject rekening moet worden gehouden met de nieuwe Wet lokaal spoor. Onze tram is namelijk de eerste tram in Nederland die volgens de nieuwe wet wordt toegelaten.

In Q2 heeft er een voortgangsoverleg met IL&T plaatsgevonden. In dit overleg is het proces uitgelegd wat moet leiden tot typetoelating van het trammaterieel. ILT heeft aangegeven vertrouwen te hebben in het veiligheidsdossier van CAF en werkt mee aan een toelating voor 1 augustus 2017. *N.B.: inmiddels is bekend dat ILT toelating heeft verleend.*

Vorbereiding op Exploitatie en Beheer

Test- en Proefbedrijf Uithoflijn

- De eerste testen voor de Traminfrastructuur hebben plaatsgevonden, dit betroffen testen van de camera's die zijn geplaatst op het P+R opstel terrein en enkele testen m.b.t. de tractie energievoorziening.
- Voor het Test- en Proefbedrijf wordt inmiddels rekening gehouden met een gedeelde uitvoering qua tracédelen. Voor de tracédelen SABUTO wordt erop gestuurd de testen op 16 oktober 2017 te laten aanvangen. Voor het tracédeel Stationsgebied is nog geen planning vastgesteld waarin een startdatum van de testen op dat tracédeel is opgenomen.
- Het Proefplan waarin de proeven zijn opgenomen die tijdens het Proefbedrijf uitgevoerd moeten worden is vastgesteld. Dit wordt nu verder gedetailleerd in een ontwerp proefbedrijf waarin ook de bovenstaande scenario's worden beschreven.

Beheer

Verwacht wordt dat in oktober 2017 de onderhoudsaannemer voor de infrastructuur start met het voorbereiden op het beheer van de Uithoflijn namens de provincie. De projectorganisatie zal een opleidingsprogramma voor deze aannemer aanbieden om een goede overdracht van beheer te borgen. Er zijn afspraken gemaakt over de procedure van overdracht.

Nevenprojecten

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

Nevenprojecten provincie Utrecht

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

Een ander nevenproject is de spoorwegbeveiliging (AHOB-systeem) op de Koningsweg. Dit project kent een aantal knelpunten, waardoor deze deellevering een aantal belangrijke mijlpalen gemist heeft. Provincie Utrecht heeft maatregelen getroffen om vooruitlopend op een definitieve oplossing, te borgen dat het test- en proefbedrijf voortgang kan vinden.

Randvoorwaardelijke projecten in het stationsgebied

De realisatie van de randvoorwaardelijke projecten Stationsplein Oost (fietsenstalling, plein, dak), de 'geïntegreerde tafelconstructie, GIT' (waarop Het Platform zal worden gerealiseerd) en de sloop van de traverse vragen voortdurende afstemming. Na voorbereidende werkzaamheden voor de fundering van de GIT bleek de tussenliggende grond dusdanig geroerd, dat extra conditionering noodzakelijk was. BAM-CUU heeft hiervoor menggranulaat aangebracht. Dit werk is nagenoeg gereed, inclusief extra maatregelen voor Kabels en Leidingen in dit gebied.

Het definitieve ontwerp voor de vaste trappen van de tramhaltes naar de hal van Utrecht Centraal is vastgesteld. De gemeente verstrekt opdracht aan BAM om deze trappen te realiseren.

	t/m 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kaders	<p>Masterplan Stationsgebied en tracé HOV om de Zuid vastgesteld</p> <p>Keuze voor tram i.p.v. bus</p> <p>BRU: Tramnetwerk 2025</p> <p>GU stelt BP Trambaan AvS-baan – A27 vast</p> <p>MKBA en Business Case</p> <p>Principebesluit BRU, projectbesluit GU</p>	<p>April: GU en BRU stellen VO+ vast in uitvoeringsbesluit</p> <p>November: DB stelt uitgangspunten materieel vast</p>	<p>April: GU stelt bestemmingsplan Kruisvaartbaan vast</p> <p>Juni: GU en BRU stellen DO vast</p> <p>Juni/juli: SG stelt inkoopplannen en projectplan vast</p> <p>November: SG stemt in met BRU-advies om te kiezen voor sectionering vanwege de EMC-problematiek in De Uithof</p> <p>December: SG stelt geactualiseerde DO + raming vast</p>	<p>September en oktober: Bestemmingsplan-nen HOV-baan De Uithof, Westflank Stationsgebied en Smakkelaarsveld onherroepelijk</p> <p>Oktober: AB stelt actualisatie beschikbaar budget Uithoflijn vast 1 (DB) en 17 december (AB): Instemming met contracten voor traminfrastructuur en trammaterieel december: 1^e Kamer bevestigt 2^e Kamerbesluit tot opheffing WGR+</p>	<p>Januari: Besluit aankoop gronden Oosterspoorbaan</p> <p>Mei: Realisatie bergingen en buurtstallingen</p> <p>December inwerkingtreding Wet Lokaal Spoor (afdeling OV beheerder in de zin van deze wet)</p>	<p>Trambaan-contour Utrecht, gewijzigde versie vastgesteld door Gedeputeerde Staten</p>	
	t/m 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Overeenkomsten	<p>Subsidie BRU aan GU voor HOV om de Zuid Overeenstemming BRU / GU over aankoop Cranenborch en tracéwijziging Samenwerkingsovereenkomst BRU / GU</p>	<p>Juni: Bestuurs-overeenkomst BRU / GU</p> <p>Juli: Uovk Tijdelijke Eindhalte Jaarbeursplein</p>	<p>Juli: Uovk Kruisvaartbaan</p>	<p>Maart: Hoofdovk Uithoflijn in De Uithof</p> <p>Oktober: : 7 Uovk's GU/BRU Meerpartijen overeenkomsten t.b.v. overdracht BRU → provincie Allonge (actualisatie) Bestuursovereenkomst</p> <p>december: Contractering Traminfrastructuur met BAM</p>	<p>Januari: contract Levering Trammaterieel CAF</p> <p>Oktober: Uovk CAR-verzekering tPU/GU</p> <p>November: Overeenkomsten Tafelconstructie Het Platform</p>	<p>September: nadere overeenkomst met BAM-CUU</p> <p>Juni: overeenkomst 'Uithoflijn in relatie tot Laan van Puntenburg 100'</p>	

Financiën Traminfrastructuur

Ten aanzien van de financiën voor traminfrastructuur blijft de dekking ten opzichte van vorig halfjaar onveranderd op € 341,7 mln.

Voor het tracé-deel SABUTO kan door de aanvullende afspraken met BAM CUU met een grote mate van zekerheid de verwachte kosten bepaald worden. Het stationsgebied daarentegen kent een aantal ontwikkelingen die tot kostenstijgingen zullen leiden. Het is nog niet duidelijk welk deel van deze kosten ten laste gebracht kan worden aan partijen buiten de projectorganisatie. Onderdeel van de te verwachten extra kosten in het Stationsgebied zijn onder meer conditioneringskosten ter hoogte van de GIT.

Tot heden zijn kosten waar het nog onduidelijk was welke partij de dekking hiervoor leverde, voorsnog ten laste gebracht van het projectonvoorzien. Het projectonvoorzien zal echter niet toereikend zijn om al deze kosten te dragen inclusief de benodigde dekking voor het gewogen risicoprofiel, daarmee krijgt dit onderdeel de status "Oranje".

Het financieel gewogen risicoprofiel bedraagt € 19,4 mln. (vorig halfjaar: € 28,7 mln.).

Her risicoprofiel wordt enerzijds positief beïnvloed door de grote mate van zekerheid van de kosten op het trace-deel SABUTO. Anderzijds nemen de risico's in het stationsgebied toe. Per saldo daalt het gewogen risicoprofiel tot 19,4 mln.

Het beschikbare project onvoorzien voor het afdekken van het gewogen risicoprofiel bedraagt € 22,1 mln. (vorig halfjaar: eveneens € 22,1 mln.).

Financiën Trammaterieel

Wat betreft trammaterieel is de dekking ongewijzigd gebleven, € 85,2 mln.

De geraamde kosten dalen van € 84,5 mln (vorig halfjaar) naar € 77,4 mln. Deze daling komt voort uit de fase waarin het deelproject trammaterieel zich bevindt na de opleveren en beoordeling van de kwaliteit van de eerste trams.

Het gewogen projectrisico voor trammaterieel is gedaald naar € 3,0 mln. ten opzichte van € 6,4 mln. vorig halfjaar. Het beschikbare project onvoorzien voor het afdekken van de gewogen projectrisico's bedraagt € 6,9 mln.

De planning staat dusdanig onder druk door de vele risico's in het stationsgebied dat deze de status "Rood" gekregen heeft. Om er voor te zorgen dat de kans maximaal is dat de planning wel gehaald wordt, wordt er intensief samengewerkt met BAM CUU, de provincie en de gemeente. Er is een maatregelenpakket afgesproken om de infrastructuur tijdig op te leveren en een taskforce ingesteld om de complexiteit van het Stationsgebied te managen. Echter het blijft onzeker of dit zal leiden tot een tijdige oplevering in het Stationsgebied.

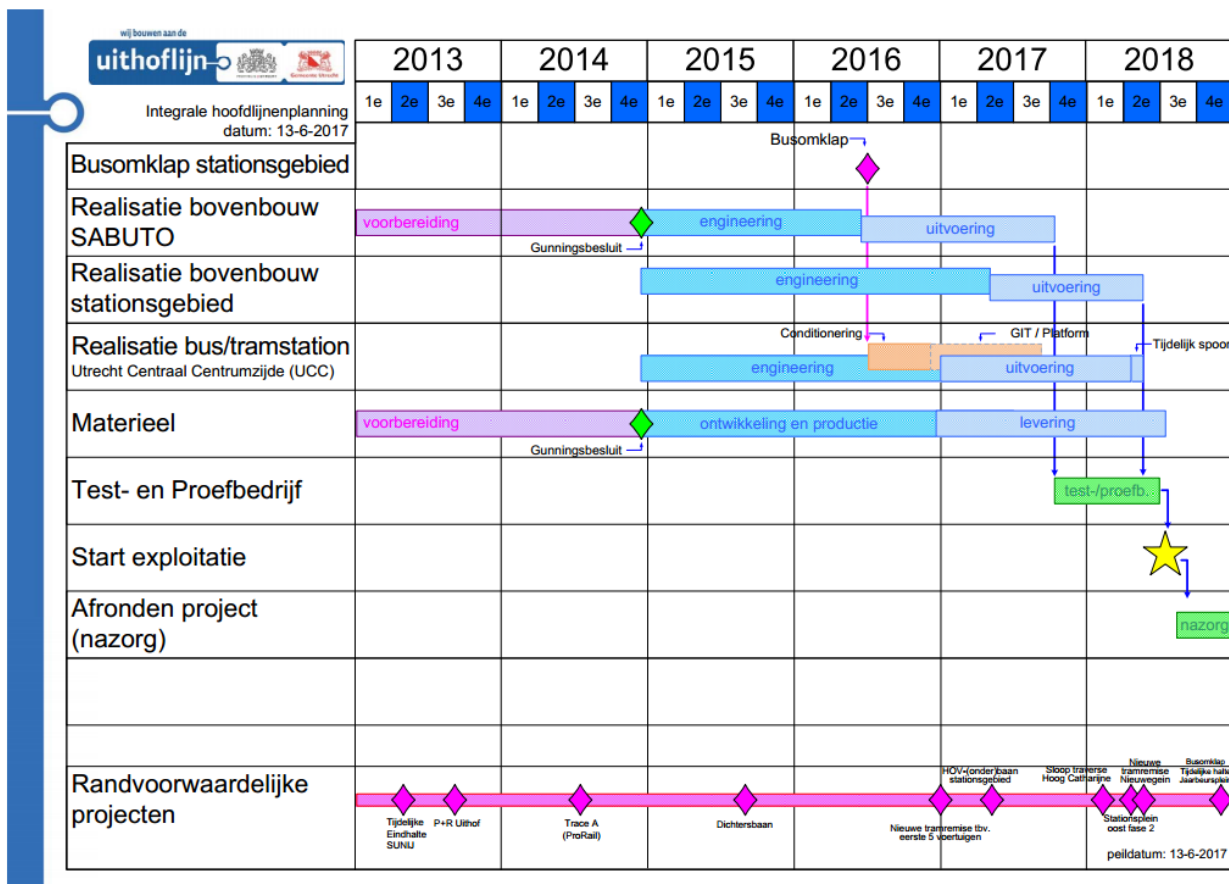
Tracédeel SABUTO

De realisatie van Tracédeel SABUTO is volgens de planning op 13 oktober gereed. In het afgelopen kwartaal heeft BAM-CUU hard gewerkt en is er veel vordering gemaakt. Vervolgens gaat het testbedrijf van start. De voorbereidingen daarvan zijn in volle gang en in kwartaal 3 starten de eerste testen.

Tracédeel Stationsgebied

De planning van het tracédeel Stationsgebied kent vele risico's. BAM-CUU heeft aangegeven zich maximaal in te spannen om ook op dit tracédeel tijdig gereed te zijn voor start proefbedrijf. De planning van BAM-CUU is op dit tracédeel echter afhankelijk van meerdere partijen. Ook blijft er een onzekerheid over het tijdstip van verwijderen van de Traverse. De taskforce Stationsgebied stuur er echter op aan om deze issues op te lossen en voor een tijdige oplevering van het tracédeel te zorgen. In week 34 wordt in een bestuurlijk overleg tussen gemeente en provincie de haalbaarheid van de planning in het stationsgebied beoordeeld.

Hieronder de vigerende planning op hoofdlijnen tot en met 2018.



Per kwartaal actualiseert de projectorganisatie haar risicoanalyse. De ontwikkeling van de omvang van de risico's van het eerste halfjaar 2017 ziet er als volgt uit, ten opzichte van het tweede halfjaar 2016:

- Het risicoprofiel van de Uithoflijn is in het eerste half jaar 2017 ten opzichte van tweede half jaar 2016 per saldo gedaald. Hierbij zijn 15 risico's gesloten, voornamelijk op de tracédelen SABUTO, en 8 nieuwe benoemd.
- Het sluiten van risico's vloeit voort uit de overeenkomst met BAM over het SABUTO deel en de verdere afhechting van wijzigingsverzoeken.
- Het benoemen van nieuwe risico's is het resultaat van het detailleren van risico's in het stationsgebied.

De verbetermaatregelen van BAM hebben geleid tot een verbetering van het risicoprofiel op het SABUTO onderdeel. Echter nieuwe risico's zijn ontstaan in het stationsgebied.

Op grond van de risico's in het Stationsgebied blijft de status met betrekking tot de Risico-ontwikkeling oranje.

Tracedeel D

Stand van zaken 24 oktober 2017



Wat komt er aan bod?

Wat komt er aan bod?

- Wat is tracedeel D?
- Historie?
- Waar staan we nu?
- Wat gaan we nog doen?

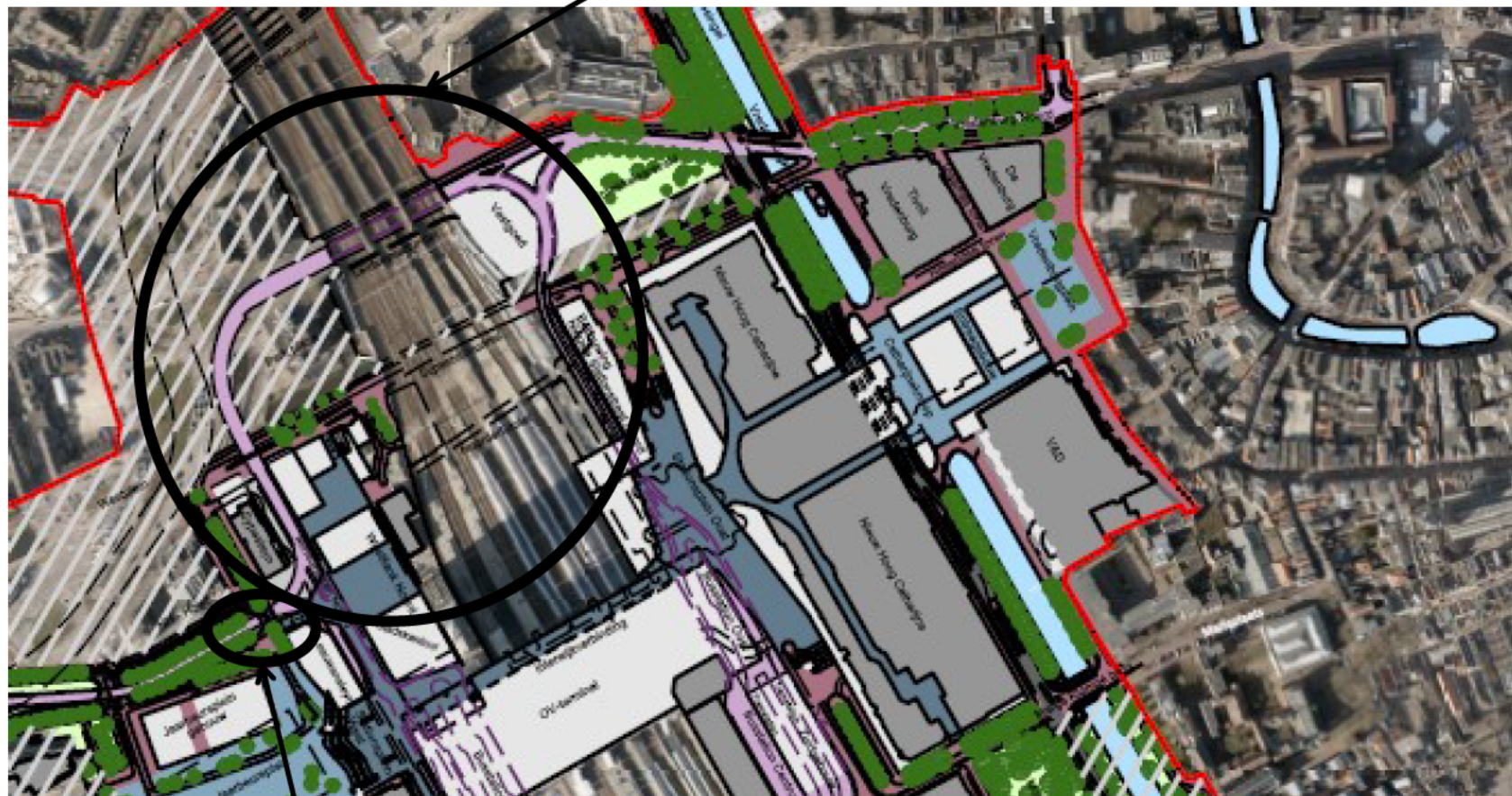


Gemeente Utrecht

wij bouwen aan de



Wat is tracedeel D ?



Laatste 6 m

Wat is tracedeel D ?

- De technische doorkoppeling tussen halte UCC en tijdelijke eindhalte (TEJ): trams van en naar remise
 - Deel tussen deel OVT (bus/tramstation) en tijdelijke eindhalte SUNIJ
 - Na oplevering BAM-CUU bus- en trambaan
 - Nu al deels in gebruik als busbaan
- Geen onderdeel van deze presentatie: onderstation

Historie

2013	Ontwerp HOVbaan (GU opdrachtgever HOVbaan, BRU / PU opdrachtgever spoorse voorzieningen)
2013-2014	Bestek en aanbesteding tracedeel D (in 2 contracten, Stationsplein Oost en Sijpesteijkade/Smakkelaarsveld)
Dec 2014	Ondertekening Uitvoeringsovereenkomst Uithoflijn
2014-2015	Uitvoering tracedeel D
Dec 2015	Vaststelling PPvE v4.0
Dec 2015	Bussen terug op de HOVbaan, baan in gebruik (spoorse voorzieningen nog niet gereed)
Maart 2016	Ondertekening Bijbestellingsovereenkomst spoorse voorzieningen
Juli 2016	Voorziene beschikbaarheid voor BAMCUU in contractdossier Traminfrastructuur PU, niet gehaald
2016-2017	Afronding werkzaamheden (o.m. aanbrengen sporen, herstel sporen Leidseveertunnel)
Nov 2017	Oplevering VBZ voorzien Oplevering SPO nog nadere afspraken over te maken

Historie

- POUHL, POS samen opgetrokken in ontwerp
- POS opdrachtgever richting aannemer en voert directie
- PU/POUHL opdrachtgever voor POS voor de spoorse voorzieningen
- POUHL loopt mee in uitvoering (uitvoeringsoverleggen, stop- en bijwoonpunten zoals aangeduid in bestek)

- Vanaf jan 2017 overleg opgestart met POUHL en OV-A i.v.m. slijpen voor herstel spoorwijdte
- Vanaf mei 2017 intensief overleg tussen POS, POUHL en OV-A i.v.m. oplevering



Waar staan we nu?



Deel Smakkelaarsveld en SPO

Waar staan we nu?



Waar staan we nu en wat gaan we nog doen?

Er is tot een gezamenlijke lijst met punten gekomen:

- Concrete rest-/verbeterpunten m.b.t. gedeelte VBZ
- Onderwerpen benoemd die overdracht in de weg kunnen staan

Hieruit volgt een aantal stappen:

1. Restpunten aannemer VBZ (onderdeel bestek)
 - a. Opnames PU/POUHL voor vaststellen oplevering
 - b. Mogelijk resterende restpunten VBZ gaan mee naar stap 2
2. Aanvullende verbeterpunten POUHL/PU buiten bestek VBZ
 - a. PPvE, geen sprake van scope-uitbreiding POUHL
 - b. Werkomschrijving door Movares, uitvoering door BAMCUU (?)
3. Benodigde aanpassingen aan Leidseveertunnel
 - a. Constructief (Prorail), aanbrengen oplegwapening/spuitbeton
 - b. Afwatering (gemeente Utrecht)



Wat gaan we nog doen?

Weeknummer	Activiteit
45 -'17	Oplevering VBZ
?	Oplevering BAM SPO (tracedeel D)
Eind 2017	Werkzaamheden Leidseveertunnel (Prorail, gU)
Tot mrt 18	Faserings- en herstelwerkzaamheden i.v.m. gereed komen definitieve busbaan Vredenburgknoop
47 -'17 tot medio '18	Werkzaamheden BAM CUU: aanvullende scope en contractwerk. Benutten tijd om tracedeel D te verbeteren
Medio '18	Uiterste datum: doorrolbaarheid stationsgebied inclusief tracedeel D

Werkzaamheden onderdeel planning stationsgebied

Een persoon (nog aan te wijzen) verantwoordelijk voor afstemming werkzaamheden

Zorgen/ risico's

Onderwerpen die overdracht in de weg kunnen staan, m.n.:

- Slijpwerkzaamheden: laatste check moet nog plaats vinden: voldoet VBZ aan eisen in werkplan?
- Noordelijke toerit (jaarbeurszijde) in verband met zettingen, laatste check moet nog plaats vinden.
- Herstel beton: bepaalt beeld, vast te stellen of dit aandachtspunt is voor toekomstig onderhoud.
- Opleveringsdossier: van VBZ/SPO naar PU, naar BAM CUU

Overige onderwerpen:

- Afwatering Lvtunnel: oplosbaar, uitvoering voor eind 2017
- Constructief Lvtunnel: oplosbaar, uitvoering voor eind 2017

Fasering: baan is in gebruik (bus, expeditie) en onderdeel van opgave stationsgebied



Gemeente Utrecht

wij bouwen aan de

uithoflijn



Gevraagd besluit, vaststellen aanpak tracédeel D

1. Van Boekel haar geplande werk laten afmaken
 - a. Daarna volgt een opleverdossier Van Boekel conform bestek
 - b. Parallel hieraan levert gU aanvullende onderbouwing voor onderwerpen die overdracht in de weg kunnen staan, ter toetsing door PU/POUHL. Hieruit kunnen aanvullende werkzaamheden volgen, wanneer geconcludeerd moet worden dat kwaliteit (niet cf. bestek dan wel PPvE) niet voldoende is.
2. BAM-CUU de resterende punten vragen te realiseren
 - a. Movares werkt reeds aan werkomschrijving, BAM-CUU heeft medewerking toegezegd. Eerste stap is al in gang gezet (week 47, TEJ).
 - b. Werk BAM-CUU is mogelijk deels herstel bestekswerk (i.i.g. naar mening PU/POUHL) en i.i.g. PPvE-eisen (voortschrijdend inzicht PU/POUHL)
3. Kosten Movares en BAM-CUU vooralsnog op Project Onvoorzien.
 - a. POUHL en gU proberen gezamenlijk tot toewijzing kosten “herstel bestekswerk” te komen.
4. BAM-SPO wordt gezien als minder kritisch, volgt dezelfde stappen





Verslag Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn
 Datum: 26 oktober 2017
 Tijd: 09.00-11.00 uur
 Plaats: Laan van Maarschalkerweerd 2a
 Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Peter Nelissen, Dick Jonkers, Bert Coenen, Simon Roozen, [REDACTED], Jan Greeven, [REDACTED] (AT Osborne), [REDACTED] (secretaris, verslag)
 Afwezig: -



1. Opening en mededelingen

Bert Coenen meldt dat hij een escalatieoverleg over Bombardier heeft gepland, waar o.a. Dick Jonkers bij is. Hij maakt zich ernstig zorgen over dit dossier. In november zal het in de Directieraad moeten worden besproken.

Rob Brugts geeft aan de voorbereiding van deze Directieraad te waarderen: de reeds beschikbare stukken meteen rondsturen en daarna nog een keer het totale pakket.

2. Voorbereiding bestuurlijke herijking start exploitatie

[REDACTED] geeft een presentatie over de herijking van de planning.

[REDACTED] deelt advies van de Adviesraad uit (als bijlage bij dit verslag gevoegd).

Opmerkingen voor de presentatie aan het BO:

- Verduidelijk wat p 0,85 precies inhoudt, anders zal gevraagd worden waarom we niet voor een hogere p-waarde gaan;
- Geef een korte en heldere duiding van de EMC-problematiek, de beheersmaatregelen en de mogelijke invloed daarvan op de planning;
- Spreek niet van een 'optimistische' en 'reële' planning, maar druk dit uit in p-waarde (objectiveren);
- Toelichten waar de planning verschilt t.o.v. de planning die gepresenteerd is tijdens laatste BO;
- Maak inzichtelijk wat de belangrijkste resterende risico's zijn en in wiens domein deze liggen..

Discussie:

[REDACTED] roept op om gelet op de omvang van de verdragingskosten invulling te geven aan denkbare versnellingsopties, daar is nu nog weinig aandacht voor.

Bert Coenen stelt voor om, aangezien versnelling van maanden niet mogelijk is, hoogstens weken, hier pas energie in te steken na het vaststellen van deze planning. Daarna zullen er namelijk nog tegenvallers optreden, die we zoveel mogelijk moeten compenseren met nieuwe versnellingen.

Er zullen twee plannings komen: een bestuurlijke planning die naar buiten wordt gecommuniceerd, en een werkplanning, die strakker zal zijn. Het is van belang dat medewerkers zich niet laten leiden door de bestuurlijke planning, maar door de strakkere werkplanning.

Er is discussie over het wel of niet per dieplader vervoeren van meerdere trams voor de SIT-3-testen. De Directieraad vraagt om in een notitie aan te geven welke voor- en nadelen er zijn, zodat er een besluit over kan worden genomen. Deze discussie moet niet op bestuurlijk niveau worden gebracht, maar binnen de Directieraad worden afgehandeld (actie POUHL).

De Adviesraad heeft geadviseerd om de verwachte startdatum van volledige exploitatie te koppelen aan het opleveren van een project in het Stationsgebied. De Directieraad vindt dat het niet aan één project moet worden gekoppeld (dat is te riskant en zet verhoudingen onnodig op scherp), maar meer in algemene termen aan de ontwikkelingen in het Stationsgebied.

█ presenteert een tussenstand van de financiële kant van de herijking van de planning.

█ laat een indicatie zien van de kosten bij een jaar vertraging. De onzekerheid zit vooral bij de kosten van BAM en Qbuzz. Hier heeft POUHL namelijk een eigen inschatting van moeten maken.

█ adviseert om een *dedicated team* in te stellen voor het voeren van onderhandelingen met partijen, om zo de meerkosten te minimaliseren.

Rob Brugts vindt dit een interessant voorstel en stelt voor om het uit te werken.

Rob Brugts geeft aan graag een *worst case scenario* van de kosten beschikbaar te hebben.

Rob Brugts is voor de provincie voornemens om bij de Staten in één keer voldoende budget voor de Uithoflijn te vragen, zodat dat niet later nog een keer moet gebeuren. Daarna moeten we ons inspannen om de kosten te minimaliseren om vrijval te bereiken.

De Directieraad sluit zich aan bij deze insteek.

Voor de volgende Directieraad is █ (Qbuzz) uitgenodigd. Na een korte discussie constateert de Directieraad dat dit niet zinvol is, omdat er te weinig tijd zal zijn om hem zijn verhaal te laten doen.

Afspraak: in plaats daarvan organiseren we een apart overleg met Qbuzz en in ieder geval Rob Brugts, René Groen en Peter Nelissen.

Afspraken vervolproces komende dagen:

- Een ieder levert commentaar of aanvullingen bij de financiële presentatie aan bij █;
- De concept presentatie voor BO, concept-bestuurlijke notitie, concept brief voor Raad/Staten wordt maandag 30 oktober om 12 uur rondgestuurd aan de Directieraad ter bespreking op 31 oktober;
- In de Directieraad van 31 oktober wordt de presentatie voor het bestuurlijk overleg beoordeeld;
- In de Directieraad van 31 oktober wordt een half uur uitgetrokken voor de financiële kant van de herijking;
- Woensdag 1 november versturen we de agenda en stukken voor het bestuurlijk overleg;
- Het extra geplande bestuurlijk overleg half november kan indien nodig gewijd worden aan de financiële afwikkeling van de herijking van de planning.

3. Onderheide spoorconstructie halte UCC

René groen geeft aan behoefte te hebben aan een feitenrelaas in de vorm van een tijdlijn (welke stappen zijn er genomen voor het aanbrengen van de poeren voor het station en de oorspronkelijk bedacht spoorconstructie, wanneer was welke informatie bekend).

De Directieraad vraagt aan POUHL en Stationsgebied om dit gezamenlijk in beeld te brengen.

Verder akkoord met het voorstel.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

- Kennis te nemen van het besluit tot toepassen van een onderheide spoorconstructie ter hoogte van het westelijke spoor op bushalte UCC, inclusief kosten- en planningsconsequenties;
- Kosten vooralsnog ten laste laten komen van Project Onvoorzien;
- Opdracht geven aan POUHL en Stationsgebied om een feitenrelaas op te stellen.

4. Kwaliteit reizigersvoorzieningen halten Uithoflijn

Bert Coenen geeft aan verrast te zijn dat dit voorstel in dit stadium komt. Er is uitgebreid samengewerkt aan het UO van Movares, in dat proces hadden deze wensen moeten worden ingebracht.

René Groen is het hiermee eens, deze informatie komt twee jaar te laat.

Peter Nelissen geeft aan dat de wensen eerder zijn kenbaar gemaakt, maar in het werk en de discussies zijn ondergesneeuwd.

Rob Brugts stelt voor om de details die nu door de provincie worden aangekaart door POUHL te laten beoordelen op nut en noodzaak (in plaats van kwaliteit in brede zin). Elke extra inspanning heeft effect op werkdruk, planning en geld en dat effect moet beperkt worden gehouden.

Afgesproken wordt dat iemand van POUHL samen met iemand van OV zal toetsen op nut en noodzaak en dat daarna een voorstel terugkomt in de Directieraad.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

1. POUHL toetst de voorgestelde ingrepen uit de Rapportage 'UHL Hoogwaardig?' van FromAtoB public design en de 'constateringen PU huidige halten UHL' van OV op nut en noodzaak;
2. POUHL en OV komen gezamenlijk met een voorstel terug in de Directieraad.

5. Inrichting halte UCC

Dick Jonkers maakt een voorbehoud t.a.v. de tekst over de beheergrens. De stelling in het memo dat het beheer het beheer van zowel de bus- als de tramhalte bij de provincie ligt is naar zijn mening niet besloten.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

1. In te stemmen met het indienen van een VTW bij BAM CUU t.a.v. inrichting halte UCC met de wijzigingen genoemd in de tabel en de bijbehorende kostendekking;
2. In te stemmen met het voorstel dat provincie Utrecht en gemeente Utrecht uiterlijk 13 november 2017 een wijzigingsverzoek indienen bij POUHL t.a.v. de VTW inrichting halte UCC;
3. In te stemmen met het voorstel om provincie Utrecht, gemeente Utrecht en POUHL gezamenlijk een plan van aanpak te laten opstellen over toekomstige aanpassingen aan halte UCC (en mogelijk andere haltes) en dit in de Werkgroep VEB verder uit te werken.
4. Werkgroep VEB verzoeken duidelijkheid te scheppen over de beheergrenzen van de halte UCC en dit formeel door de DR te laten besluiten.

6. Verzekeringen testbedrijf

Akkoord.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

1. Het uitvoering van het Testbedrijf UHL valt onder scope van het project POUHL. Hiermee heeft POUHL een verantwoordelijkheid om alle zaken die te maken hebben met het Testbedrijf goed te regelen. Verzekeringen zijn ook een aandachtspunt hierbinnen.
2. Omdat de handelingen tijdens het Testbedrijf een zeker risico inhouden (tests die in de dagelijkse praktijk niet voorkomen) is een dekking van de risico's gewenst, uitgaande van een reeds afgesloten WA en brandverzekering door OV-A.
3. POUHL stelt voor om voor de testperiode de casco verzekering af te sluiten met het hoog eigen risico van 50K en de kosten hiervan te dekken uit het onvoorzien budget van het deelproject Materieel.
 - a. Vanaf oktober 2017 (start overdracht 1e tram) t/m maart 2019 (einde Testbedrijf D-OVT)
 - b. 1e jaar Eur. 161.000,--, 2e jaar Eur. 210.000,--
 - c. Optimalisatie van de verzekeringskosten kan bereikt worden indien de sit-2 en sit-3 testen met nog niet overgedragen trams van CAF (eigendom CAF) uitgevoerd kunnen worden, naar analogie van de pre-sit-2. POUHL zoekt uit of deze optimalisatie mogelijk is.
4. Voor het proefbedrijf neemt, indien nodig, OVA actie om verzekeringen af te sluiten.

7. Verslagen

7a. Concept-verslag Directieraad Uithoflijn van 6 september 2017

Verslag ongewijzigd vastgesteld.

Verzoek aan ██████████ om nog te checken op openstaande acties.

7b. Concept-verslag Directieraad Uithoflijn van 21 september 2017

Verslag ongewijzigd vastgesteld.

Verzoek aan ██████████ om nog te checken op openstaande acties.

7c. Concept-verslag bestuurlijk overleg 26 september 2017

Verslag akkoord, kan door naar bestuurlijk overleg.



8. Rondvraag en sluiting

Rob Brugts stelt voor om binnenkort in de Directieraad een besluit te nemen over Van Boekel. Hij vraagt om het eventuele verschil van inzicht helder in beeld te brengen en te escaleren.

Afgesproken wordt dat dit onderwerp wordt geagendeerd voor de Directieraad van 31 oktober, waarvoor Erica van Dijk en ██████████ worden uitgenodigd.

Rob Brugts vraagt hoe het opleverdossier van BAM is aangekomen, waarvan 13 oktober de deadline was. Bert Coenen geeft aan dat POUHL op 24 oktober haar bevindingen aan BAM heeft gepresenteerd. Daar werd door BAM constructief op gereageerd. 27 oktober stuurt POUHL een formele reactie.

Actielijst

Nr.	Datum	Onderwerp	Actie	Eigenaar	Gepland / Gereed
1	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  BAM. 	Bert Coenen	
2	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	
3	06.09.17	GIT en bovenbouw (Het Platform) i.r.t. planning Uithoflijn	BAM BT en BAM CUU informeren.	Bert Coenen/ Simon Roozen	
4	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	

5	06.09.17	Robuustheidsplan	Calamiteitenroute afstemmen binnen de gemeente (met ██████).)	René Groen	
6	26.10.17	Herijking planning; financiën	Voorstel uitwerken om een <i>dedicated team</i> in te stellen voor het voeren van onderhandelingen met partijen, om zo de meerkosten te minimaliseren.	████████	
7	26.10.17	Onderheide spoorconstructie halte UCC	Feitenrelaas opstellen	POUHL/Stationsgebied	
8	26.10.17	Betrokkenheid Qbuzz	Organiseren overleg met Qbuzz en in ieder geval Rob Brugts, René Groen en Peter Nelissen.	████████	
9	26.10.17	Beheergrenzen halte UCC	Werkgroep VEB verzoeken duidelijkheid te scheppen over de beheergrenzen van de halte UCC en dit formeel door de DR te laten besluiten.	POUHL	



Verslag Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn
 Datum: 26 oktober 2017
 Tijd: 09.00-11.00 uur
 Plaats: Laan van Maarschalkerweerd 2a
 Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Peter Nelissen, Dick Jonkers, Bert Coenen, Simon Roozen, [REDACTED], Jan Greeven, [REDACTED] (AT Osborne), [REDACTED] (secretaris, verslag)
 Afwezig: -



1. Opening en mededelingen

Bert Coenen meldt dat hij een escalatieoverleg over Bombardier heeft gepland, waar o.a. Dick Jonkers bij is. Hij maakt zich ernstig zorgen over dit dossier. In november zal het in de Directieraad moeten worden besproken.

Rob Brugts geeft aan de voorbereiding van deze Directieraad te waarderen: de reeds beschikbare stukken meteen rondsturen en daarna nog een keer het totale pakket.

2. Voorbereiding bestuurlijke herijking start exploitatie

[REDACTED] geeft een presentatie over de herijking van de planning.

[REDACTED] [deelt advies van de Adviesraad uit \(als bijlage bij dit verslag gevoegd\)](#).

Opmerkingen voor de presentatie aan het BO:

- Verduidelijk wat p 0,85 precies inhoudt, anders zal gevraagd worden waarom we niet voor een hogere p-waarde gaan;
- Geef een korte en heldere duiding van de EMC-problematiek, [de beheersmaatregelen](#) en de mogelijke invloed daarvan op de planning;
- [Spreek niet van een 'optimistische' en 'reële' planning, maar druk dit uit in p-waarde \(objectiveren\);](#)
- [Toelichten waar de planning verschilt t.o.v. de planning die gepresenteerd is tijdens laatste BO;](#)
- [Maak inzichtelijk wat de belangrijkste resterende risico's zijn en in wiens domein deze liggen.](#)

Discussie:

[REDACTED] roept op om [gelet op de omvang van de verdragingskosten](#) invulling te geven aan denkbare versnellingsopties, daar is nu nog weinig aandacht voor.

Bert Coenen stelt voor om, [aangezien versnelling van maanden niet mogelijk is, hoogstens weken](#), hier pas energie in te steken na het vaststellen van deze planning. Daarna zullen er namelijk nog tegenvallers optreden, die we zoveel mogelijk moeten compenseren met nieuwe versnellingen.

Er zullen twee plannings komen: een bestuurlijke planning die naar buiten wordt gecommuniceerd, en een werkplanning, die strakker zal zijn. Het is van belang dat medewerkers zich niet laten leiden door de bestuurlijke planning, maar door de strakkere werkplanning.

Er is discussie over het wel of niet per dieplader vervoeren van meerdere trams voor de SIT-3-testen. De Directieraad vraagt om in een notitie aan te geven welke voor- en nadelen er zijn, zodat er een besluit over kan worden genomen. Deze discussie moet niet op bestuurlijk niveau worden gebracht, maar binnen de Directieraad worden afgehandeld ([actie POUHL](#)).

De Adviesraad heeft geadviseerd om de verwachte startdatum van volledige exploitatie te koppelen aan het opleveren van een project in het Stationsgebied. De Directieraad vindt dat het niet aan één project moet worden gekoppeld (dat is te riskant en zet verhoudingen onnodig op scherp), maar meer in algemene termen aan de ontwikkelingen in het Stationsgebied.

█ presenteert een tussenstand van de financiële kant van de herijking van de planning.

█ laat een indicatie zien van de kosten bij een jaar vertraging. De onzekerheid zit vooral bij de kosten van BAM en Qbuzz. Hier heeft POUHL namelijk een eigen inschatting van moeten maken.

█ adviseert om een *dedicated team* in te stellen voor het voeren van onderhandelingen met partijen, om zo de meerkosten te minimaliseren.

Rob Brugts vindt dit een interessant voorstel en stelt voor om het uit te werken.

Rob Brugts geeft aan graag een *worst case scenario* van de kosten beschikbaar te hebben.

Rob Brugts is voor de provincie voornemens om bij de Staten in één keer voldoende budget voor de Uithoflijn te vragen, zodat dat niet later nog een keer moet gebeuren. Daarna moeten we ons inspannen om de kosten te minimaliseren om vrijval te bereiken.

De Directieraad sluit zich aan bij deze insteek.

Voor de volgende Directieraad is █ (Qbuzz) uitgenodigd. Na een korte discussie constateert de Directieraad dat dit niet zinvol is, omdat er te weinig tijd zal zijn om hem zijn verhaal te laten doen.

Afspraak: in plaats daarvan organiseren we een apart overleg met Qbuzz en in ieder geval Rob Brugts, René Groen en Peter Nelissen.

Afspraken vervolgproces komende dagen:

- Een ieder levert commentaar of aanvullingen bij de financiële presentatie aan bij █;
- De [concept presentatie voor BO](#), concept-bestuurlijke notitie, [concept brief voor Raad/Staten](#) wordt maandag 30 oktober om 12 uur rondgestuurd aan de Directieraad ter bespreking op 31 oktober;
- In de Directieraad van 31 oktober wordt de presentatie voor het bestuurlijk overleg beoordeeld;
- In de Directieraad van 31 oktober wordt een half uur uitgetrokken voor de financiële kant van de herijking;
- Woensdag 1 november versturen we de agenda en stukken voor het bestuurlijk overleg;
- Het extra geplande bestuurlijk overleg half november kan indien nodig gewijd worden aan de financiële afwikkeling van de herijking van de planning.

3. Onderheide spoorconstructie halte UCC

René Groen geeft aan behoefte te hebben aan een feitenrelaas in de vorm van een tijdlijn (welke stappen zijn er genomen [sinds-voor](#) het aanbrengen van de poeren voor het station [en de oorspronkelijk bedacht spoorconstructie](#), wanneer was welke informatie bekend).

De Directieraad vraagt aan POUHL en Stationsgebied om dit gezamenlijk in beeld te brengen.

Verder akkoord met het voorstel.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

- Kennis te nemen van het besluit tot toepassen van een onderheide spoorconstructie ter hoogte van het westelijke spoor op bushalte UCC, inclusief kosten- en planningsconsequenties;
- Kosten vooralsnog ten laste laten komen van Project Onvoorzien;
- Opdracht geven aan POUHL en Stationsgebied om een feitenrelaas op te stellen.

4. Kwaliteit reizigersvoorzieningen halten [Uithoflijn](#)

Bert Coenen geeft aan verrast te zijn dat dit voorstel in dit stadium komt. Er is uitgebreid samengewerkt aan het [DUO van Movares](#), in dat proces hadden deze wensen moeten worden ingebracht.

René Groen is het hiermee eens, deze informatie komt twee jaar te laat.

Peter Nelissen geeft aan dat de wensen eerder zijn kenbaar gemaakt, maar in het werk en de discussies zijn ondergesneeuwd.

Rob Brugts stelt voor om de details die nu door de provincie worden aangekaart door POUHL te laten beoordelen op nut en noodzaak (in plaats van kwaliteit in brede zin). Elke extra inspanning heeft effect op werkdruk, planning en geld en dat effect moet beperkt worden gehouden.

Afgesproken wordt dat iemand van POUHL samen met iemand van OV zal toetsen op nut en noodzaak en dat daarna een voorstel terugkomt in de Directieraad.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

1. POUHL toetst de voorgestelde ingrepen uit de Rapportage 'UHL Hoogwaardig?' van FromAtoB public design en de 'constatering PU huidige halten UHL' van OV op nut en noodzaak;
2. POUHL en OV komen gezamenlijk met een voorstel terug in de Directieraad.
 1. ~~Kennis te nemen van het rapport UHL hoogwaardig, zodat beide OG's een gezamenlijk beeld kunnen krijgen van de problematiek.~~
 2. ~~De in dit rapport voorgestelde kwaliteitsniveau te hanteren als (toekomstig) ambitieniveau en leidraad voor nieuwe, dan wel voor aanpassingen op de in uitvoering zijnde UHL haltevoorzieningen~~
 3. ~~Opdracht te geven aan POUHL om per halte met gemeente Utrecht, Qbuzz en PU (OV/AE) in beeld te brengen welke (pragmatische) maatregelen noodzakelijk zijn om de knelpunten op te lossen die het functioneren van de Uithoflijn (bus+tram) voor de reiziger/exploitatie belemmeren en passen bij het gewenste kwaliteitsbeeld van de openbare ruimte. Waarbij er onderscheid wordt gemaakt in 3 categorieën:
 - a. ~~A: Maatregelen die zo snel mogelijk kunnen worden gerealiseerd (want haltevoorzieningen zijn reeds in gebruik);~~
 - b. ~~B Maatregelen die genomen moeten zijn voor start exploitatie (even de vraag of dit moment gelijk is met overdracht)~~
 - c. ~~C Maatregelen die na start exploitatie genomen kunnen worden~~~~
 4. ~~Opdracht te geven aan POUHL om aan de beide OG's een uitvoeringsvoorstel middels een "veeg VTW" voor te leggen, inclusief dekkingvoorstel en de eventuele relatie met de planning inzichtelijk te maken (voor maatregelen uit categorie A en B). Dit uiteraard na behandeling van deze voorstellen door de werkgroepen Infra (ivm ontwerpaanpassingen) en de werkgroep VEB (toetsing vanuit beheer/exploitatie).~~
 5. ~~POUHL verzoeken dit zo snel mogelijk op te pakken zeker wat betreft haltevoorzieningen die reeds in gebruik zijn genomen doch uiterlijk de realisatie af te ronden voor de overdracht naar de toekomstige beheerder/eigenaar.~~

5. Inrichting halte UCC

Dick Jonkers maakt een voorbehoud t.a.v. verzoekt om nog een keer goed te kijken naar de tekst over de beheergrens. De stelling in het memo dat het Het beheer het beheer van zowel de bus- als de tramhalte bij ~~door~~ de provincie ligt is naar zijn mening niet besloten. staat nu niet eenduidig beschreven.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

1. In te stemmen met het indienen van een VTW bij BAM CUU t.a.v. inrichting halte UCC met de wijzigingen genoemd in de tabel en de bijbehorende kostendekking;
2. In te stemmen met het voorstel dat provincie Utrecht en gemeente Utrecht uiterlijk 13 november 2017 een wijzigingsverzoek indienen bij POUHL t.a.v. de VTW inrichting halte UCC;
3. In te stemmen met het voorstel om provincie Utrecht, gemeente Utrecht en POUHL gezamenlijk een plan van aanpak te laten opstellen over toekomstige aanpassingen aan halte UCC (en mogelijk andere haltes) en dit in de Werkgroep VEB verder uit te werken.
- 3-4. Werkgroep VEB verzoeken duidelijkheid te scheppen over de beheergrenzen van de halte UCC en dit formeel door de DR te laten besluiten.

6. Verzekeringen testbedrijf

Akkoord.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

1. Het uitvoering van het Testbedrijf UHL valt onder scope van het project POUHL. Hiermee heeft POUHL een verantwoordelijkheid om alle zaken die te maken hebben met het Testbedrijf goed te regelen. Verzekeringen zijn ook een aandachtspunt hierbinnen.
2. Omdat de handelingen tijdens het Testbedrijf een zeker risico inhouden (tests die in de dagelijkse praktijk niet voorkomen) is een dekking van de risico's gewenst, uitgaande van een reeds afgesloten WA en brandverzekering door OV-A.
3. POUHL stelt voor om voor de testperiode de casco verzekering af te sluiten met het hoog eigen risico van 50K en de kosten hiervan te dekken uit het onvoorzien budget van het deelproject Materieel.
 - a. Vanaf oktober 2017 (start overdracht 1e tram) t/m maart 2019 (einde Testbedrijf D-OVT)
 - b. 1e jaar Eur. 161.000,--, 2e jaar Eur. 210.000,--
 - c. **Optimalisatie van de verzekeringskosten kan bereikt worden indien de sit-2 en sit-3 testen met nog niet overgedragen trams van CAF (eigendom CAF) uitgevoerd kunnen worden, naar analogie van de pre-sit-2. POUHL zoekt uit of deze optimalisatie mogelijk is.**
 - b-d.
4. Voor het proefbedrijf neemt, indien nodig, OVA actie om verzekeringen af te sluiten.

7. Verslagen

7a. Concept-verslag Directieraad Uithoflijn van 6 september 2017

Verslag ongewijzigd vastgesteld.

Verzoek aan ██████████ om nog te checken op openstaande acties.

7b. Concept-verslag Directieraad Uithoflijn van 21 september 2017

Verslag ongewijzigd vastgesteld.

Verzoek aan ██████████ om nog te checken op openstaande acties.

7c. Concept-verslag bestuurlijk overleg 26 september 2017

Verslag akkoord, kan door naar bestuurlijk overleg.

8. Rondvraag en sluiting

Rob Brugts stelt voor om binnenkort in de Directieraad een besluit te nemen over Van Boekel. Hij vraagt om het eventuele verschil van inzicht helder in beeld te brengen en te escaleren.

Afgesproken wordt dat dit onderwerp wordt geagendeerd voor de Directieraad van 31 oktober, waarvoor Erica van Dijk en ██████████ worden uitgenodigd.

Rob Brugts vraagt hoe het opleverdossier van BAM is aangekomen, waarvan 13 oktober de deadline was.

Bert Coenen geeft aan dat POUHL op 24 oktober haar bevindingen aan BAM heeft gepresenteerd. Daar werd door BAM constructief op gereageerd. 27 oktober stuurt POUHL een formele reactie.

Actielijst

Nr.	Datum	Onderwerp	Actie	Eigenaar	Gepland / Gereed
1	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	



2	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 s 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	
3	06.09.17	GIT en bovenbouw (Het Platform) i.r.t. planning Uithoflijn	BAM BT en BAM CUU informeren.	Bert Coenen/ Simon Roozen	
4	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	
5	06.09.17	Robuustheidsplan	Calamiteitenroute afstemmen binnen de gemeente (met █).	René Groen	
6	26.10.17	Herijking planning; financiën	Voorstel uitwerken om een <i>dedicated team</i> in te stellen voor het voeren van onderhandelingen met partijen, om zo de meerkosten te minimaliseren.	█	
7	26.10.17	Onderheide spoorconstructie halte UCC	Feitenrelaas opstellen	POUHL/Stationsgebied	
8	26.10.17	Betrokkenheid Qbuzz	Organiseren overleg met Qbuzz en in ieder geval Rob Brugts, René Groen en Peter Nelissen.	█	
9	<u>26.10.17</u>	<u>Beheergrenzen halte UCC</u>	<u>Werkgroep VEB verzoeken duidelijkheid te scheppen over de beheergrenzen van de halte UCC en dit formeel door de DR te laten besluiten.</u> <u>ete</u>	<u>POUHL</u>	



Concept **BESPREKINGSVERSLAG ADVIESRAAD TRAM** **extra bijeenkomst m.b.t. herijking planning Uithoflijn**

overleg datum plaats: aanwezig:	Adviesraad Tram, extra bijeenkomst m.b.t. herijking planning Uithoflijn 25 oktober 2017 Utrecht [redacted] (secretaris), Peter Nelissen, Dick Jonkers, [redacted], Jan Greeven, [redacted] (AT Osborne)
afwezig:	Bert Coenen (verhindert)
<p><i>Discussie over de herijking van de planning van de Uithoflijn, aan de hand van een presentatie van [redacted].</i></p> <p><i>Over deelexploitatie:</i> [redacted] herkent de genoemde voordelen van deelexploitatie. Hij weet ook dat het mogelijk moet zijn om in die fase het materieel door het bouwterrein te slepen. [redacted] vraagt of de remise op tijd gesteld zal staan voor deelexploitatie. Dick Jonkers geeft aan dat er voldoende beheersmaatregelen zijn om de remise op tijd paraat te hebben. [redacted] merkt op dat gewaarborgd moet zijn dat de trams goed onderhouden kunnen worden. Houd er rekening mee dat tijdens deelexploitatie kinderziektes aan de trams zullen voorkomen, waardoor de onderhoudsbehoefte groot kan zijn. Als een tram ergens op het tracé stilvalt en niet kan worden weggesleept, dan blokkeert dit deelexploitatie. Deelexploitatie is bedoeld om een positief beeld af te geven, zorg dan dat het ook goed gaat. Zorg voor voldoende <i>windows</i> om materieel naar de remise te kunnen brengen.</p> <p><i>Over de activiteiten m.b.t. SABUTO:</i> [redacted] leest dat er op SABUTO een buffertijd is van 19 weken. Is het niet mogelijk om in die buffertijd (simulatie)testen met EMC te doen? 19 weken is veel, het is te overwegen om toch materieel over te brengen per dieplader. Het risico van een grote vertraging door EMC-problematiek maakt waarschijnlijk dat het de kosten wel waard is. Hoe sneller je EMC kunt testen, hoe beter. [redacted] suggereert om deze afweging te maken na afloop van de SIT-1 en SIT-2 testen, wanneer meer duidelijk is over de wensen t.a.v. testen. [redacted] merkt op dat de beheerder geen voorstander is voor het overbrengen van meerdere trams per dieplader. [redacted] zegt dat dit geen belemmering zou moeten zijn. De projectorganisatie staat namelijk wel aan de lat als het EMC-risico optreedt en heeft er belang bij dit zo snel mogelijk te testen, ook al brengt dit extra kosten met zich mee.</p> <p><i>Over de planning:</i> [redacted] herhaalt het eerdere advies van de Adviesraad: voor het noemen van een nieuwe datum heb je nog één kans. Het noemen van juni 2019 voor deelexploitatie wordt met het oog op de risico-analyse al spannend. Juli 2019 voor volledige exploitatie is helemaal riskant om expliciet</p>	

te noemen, ook gezien de ervaringen van afgelopen jaren.

█ is het eens met █. Hij adviseert om de exploitatie zo snel mogelijk te starten, gebruik makend van doorrolbaarheid. Voor wat betreft volledige exploitatie: communiceer geen datum die je niet in de hand hebt. Je zou ook als volgt kunnen communiceren: 'met de volledige exploitatie starten we x maanden nadat werkzaamheden x in het Stationsgebied klaar zijn'. Daarmee geef je die afhankelijk aan en zet je ook Stationsgebied onder druk. In feite heeft het project alleen de startdatum van de exploitatie in eigen hand.

█ geeft aan dat de oplevering van de fietsenstalling Stationsplein gezien kan worden als het cruciale project dat de startdatum van volledige exploitatie zal bepalen.

█ je kunt zichtbaar maken dat de start van de Uithoflijn afhankelijk is van het opleveren van de fietsenstalling. Dat is goed uitlegbaar.

█: er zijn ook eigen risico's van het project na de oplevering van de fietsenstalling.

█ stelt voor om de pessimistische doorlooptijd voor de eigen werkzaamheden na oplevering van de fietsenstalling in het verhaal op te nemen. Plak die doorlooptijd na de datum van oplevering van het meest kritische onderdeel in het Stationsgebied.

█ doet een voorzet voor de volledige boodschap: begin 2019 rijdt de tram (zij het in de exploitatie). We starten met volledige exploitatie van de Uithoflijn x maanden na de oplevering van fietsenstalling Stationsplein Oost. Naar huidige inzichten is dat tussen de zomer en december 2019. Daarnaast is nog te overwegen of je erbij vermeldt dat andere werkzaamheden in het Stationsgebied voor extra vertraging kunnen gaan zorgen.

█: meldt ook dat bus 12 rustiger wordt zodra de exploitatie start.

Overige adviezen:

█: geef bij het advies voor de nieuwe planning ook een prijskaartje, wat zijn de totale meerkosten voor het nieuwe scenario.

█: overweeg of je de wethouder Stationsgebied een bedrag kunt geven om aanpalende projecten te versnellen.

█: steek de komende weken vooral energie in het robuust maken van de nieuwe planning (zorgen dat iedereen voorbereid is etc.), in plaats van nu veel energie te steken in nieuwe versnellingsmaatregelen waarvan je de uitkomst niet kent.

Peter Nelissen stelt voor om de voordelen van de exploitatie explicieter te benoemen voor de buitenstaander.

Afspraken:

- Het verslag van deze vergadering stuurt █ vandaag rond aan de aanwezigen. Met eventuele wijzigingen wordt het morgenochtend aangeboden aan de Directieraad.
- Voor het weekend sturen we het voorstel voor de Directieraad van 31 oktober ook aan de leden van de Adviesraad, zodat zij kunnen meelesen.
- Dit advies wordt met de bestuurders gedeeld t.b.v. 3 november.