

Notitie

wij bouwen aan de



Datum: 01-11-2017
 Onderwerp: Bestuurlijke herijking Uithoflijn/Stationsgebied
 Opsteller: [redacted] namens:
 Pauline Bredt [redacted] (Provincie Utrecht)
 Erica van Dijk (Gemeente Utrecht)
 [redacted] Jan Greeven (POUHL)
 Aan: Bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied

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 deelexploitatie wenselijk is en op welke datum eventuele deelexploitatie 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 het bestuurlijk overleg een aantal besluiten voorgesteld.

Voorgestelde besluiten, constatering en vervolgacties

Aan het bestuurlijk overleg wordt gevraagd om:

1. Te besluiten tot het verder voorbereiden en uitvoeren van deelexploitatie tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R de Uithof.
2. Kennis te nemen van de door de directieraad vastgestelde stuurplanning voor het project en de op deze planning uitgevoerde onzekerheidsanalyse. Met de volgende uitkomsten voor de eindmijpalen:

	Deelexploitatie	Volledige exploitatie
Stuurplanning (deterministisch)	Medio maart 2019	Eind juni 2019
P85 waarde	Medio september 2019	Medio december 2019

3. Op basis van de stuurplanning en onzekerheidsanalyse te besluiten tot de volgende boodschap voor start (deel-)exploitatie van de Uithoflijn:

"De Uithoflijn gaat in 2019 gefaseerd in gebruik. In de zomer van 2019 rijdt de tram (zij het in deelexploitatie). Uiterlijk december 2019 start de volledige exploitatie."

4. Periodiek het bestuurlijk overleg op de hoogte te brengen van de voortgang van het project en de haalbaarheid van de startdatum exploitatie en deelexploitatie 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 deelexploitatie vast te stellen.
5. Kennis te nemen van de verdragingskosten als gevolg van het uitlopen van het project Uithoflijn. En op basis hiervan te besluiten:
 - Een gemeenschappelijk voorstel voor dekking van de meerkosten op te stellen door de betrokken partijen.
 - Dit voorstel te presenteren aan het bestuurlijk overleg van 22 november a.s.
 - Een overeenkomst PU – GU laten op te stellen 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:
 - Investeringsom het risicoprofiel van de planning terug te brengen;
 - Investeringsom doorlooptijden te versnellen.

6. Vooral nog vast te houden aan de geplande busomklap van de tijdelijke halte Jaarbeursplein naar UCC op 9 december 2018. En daarbij te constateren:
- 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;
 - Er, indien de busomklap niet op 9 december kan worden gerealiseerd, een mogelijk dilemma ontstaat tussen de bestuurlijke partners. Dit dilemma betreft:
 - i. Vastgoedontwikkeling Jaarbeurszijde. De Gemeente bereidt op de locatie van de tijdelijke halte Jaarbeursplein een vastgoedontwikkeling voor. Deze gaat uit van omklap per 9 december 2018. Het langer in gebruik houden van tijdelijke halte is vanuit deze optiek onwenselijk.
 - ii. Kwaliteit haltes richting reizigers. Er zal, tot de omklap kan plaatsvinden, en passende halte aanwezig dienen te zijn om reizigers te kunnen vervoeren. De Provincie heeft vanuit deze optiek een voorkeur om de halte Jaarbeursplein in gebruik te houden tot de omklap kan plaatsvinden.
 - Om voorgaande dilemma te voorkomen door partijen gemeenschappelijk te beschouwen:
 - i. Wat de haalbaarheid is van de omklap per 9 december 2018;
 - ii. Welke alternatieven er mogelijk zijn indien de omklap niet op deze datum kan plaatsvinden.
 - Begin 2018, op basis van deze beschouwing, een 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 aantoont 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 deeexploitatie 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 deeexploitatie.
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	<ul style="list-style-type: none"> - Zie voorgenomen besluit. - De financiële consequenties zijn apart inzichtelijk gemaakt.

	(scenario B). 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. d) In kaart brengen van de financiële consequenties van een nieuwe startdatum voor volledige exploitatie en het besluit omtrent deexploitatie.	
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	Op basis van de uitkomst van voorgaande acties: a) Een nieuwe datum start volledige exploitatie vast te stellen. I. Afhankelijk van wat besloten wordt, een nieuw besluit te nemen over de consequenties hiervan voor het tijdelijk busstation Jaarbeursplein en de nieuwe bushalte UCC. b) De beoogde startdatum en haalbaarheid voor deexploitatie vanaf halte Vaartsche Rijn te bepalen.	- 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 partijen.

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
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

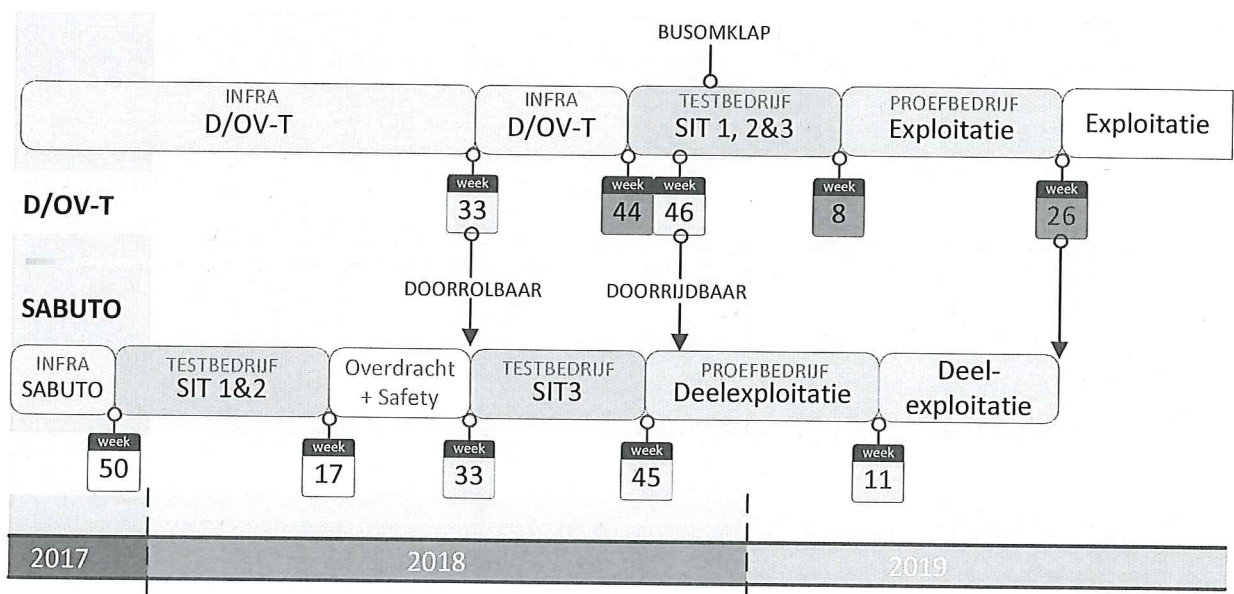
De werkgroep trekt de conclusie dat deelexploitatie vanuit alle partijen bezien wenselijk is. De voornaamste voordelen van het in exploitatie nemen van een deel van het tracé zijn:

- 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 deelexploitatie 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 deelexploitatie 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 deelexploitatie zijn de variabele kosten. Bij het rijden van deelexploitatie blijven buslijn 12 en 208 rijden. Dit betekent dat er met deelexploitatie 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 deelexploitatie. Dit betekent dat er als gevolg van deelexploitatie 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 deelexploitatie 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 deelexploitatie 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"> • Omleg 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 • Indiensttellingsvergunning 	Proefbedrijf deel-exploitatie Wk 11 2019	Na SIT3 start het proefbedrijf voor deexploitatie. Kritiek zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Protocolproeven • Robuustheidsproeven • Indiensttellingsvergunning
Start exploitatie	De eindmijlpaal wordt bereikt week 26 2019	Start deel-exploitatie	De eindmijlpaal wordt bereikt week 11 2019

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.
- Buffer bepalen op de deterministische planning. De uitkomsten van de onzekerheidsanalyse zijn gebruikt om omvang van de buffer te bepalen tussen de stuurplanning en de te communiceren startdatum exploitatie. Uitgangspunt is dat de te communiceren datum met minimaal 85% kans gehaald kan worden. Deze 85% is de gebruikelijke waarde voor infrastructuur projecten.

De onzekerheidsanalyse toont aan dat het wel of niet optreden van het EMC risico een doorslaggevende factor is voor de haalbarheidsdatum. 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:

De deterministische planning gebruikt de directieraad om het project te sturen en de voortgang op te monitoren. De kans dat deze planning gehaald wordt is beperkt als gevolg van de risico's die als verstoring op kunnen treden. Het is daarom gebruikelijk om, om de tijdsconsequenties van risico's op te kunnen vangen, een buffer op te nemen. Om inzicht te krijgen in hoe groot deze buffer moet zijn is de onzekerheidsanalyse uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zijn opgenomen in onderstaande tabel.

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

De P85 waarde in de tabel geeft de datum aan die met een waarschijnlijkheid van 85% gehaald kan worden. Het is bij infrastructuur projecten gebruikelijk om de omvang van de buffer te bepalen op basis van deze P85 waarde.

Uitgangspunten

Bij de planning en onzekerheidsanalyse zijn diverse uitgangspunten vastgesteld door de directieraad. Enkele uitgangspunten zijn dermate essentieel dat wij deze ook onder aandacht van het bestuur willen brengen. 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.
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 zijn binnen de huidige stuurplanning
De planning bevat geen buffer om het EMC risico mee af te dekken	Indien het EMC risico optreedt heeft dit jaar vertraging als gevolg. Indien dit risico optreedt is de buffer opgenomen tussen stuurplanning en start exploitatie onvoldoende.

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 piekdrukke 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 €23 tot €30 mln (worst-case €35 mln). Waarbij een verdere uitloop per maand ca. €1,5 à €2 mln bedraagt. Het effect van de exploitatie zorgt voor een verschuiving van leegloopkosten naar exploitatiekosten aangevuld met marginale variabele kosten bovenop de leegloopkosten.

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 projectonvoorzien. Het projectonvoorzien dient minimaal op een niveau gebracht te worden dat strookt met financiële omvang van het nieuwe geactualiseerde, gewogen, risicodossier. Het benodigd projectbudget bedraagt €5 mln € extra bovenop de bestaande financiering.

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 hierop aangepast. Bij besluitvorming over de versnelling worden ook eventuele extra investeringen inzichtelijk gemaakt.

Omdat de vertragingkosten 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. Indien dit het geval is, moet overwogen worden om het busstation langer aan de Jaarbeurs kant te houden. Probleem hierbij is echter dat er door de gemeente Utrecht vastgoedontwikkeling is voorzien

op de locatie van het tijdelijk busstation. Deze dient, bij langer aanhouden van de tijdelijke halte, te worden uitgesteld hetgeen onwenselijk is.

Gezien voorgaande problematiek is het voorstel om begin 2018, bij meer duidelijkheid over de voortgang van de werkzaamheden in het Stationsgebied, bestuurlijk een definitief besluit te nemen over de busomklap.

Conclusie

In het eerdere politiek-bestuurlijke traject is gesteld een startdatum voor (deel-) exploitatie te communiceren die met minimaal 85% waarschijnlijkheid kan worden gehaald. Op basis hiervan is het voorstel om het volgende bestuurlijk te communiceren:

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

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

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

2-11-2017 - mail - BO Uithoflijn / Stationsgebied
agenda 3 november

[Redacted]
Van: [Redacted]
Verzonden: donderdag 2 november 2017 8:52
Aan: Hooijdonk, Lot van; Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Everhardt, Victor; Groen, René; Brugs, Rob; Jonkers, Dick; Nelissen, Peter; Roozen, Simon; Coenen, Bert; [Redacted] Greeven, Jan; [Redacted]
Onderwerp: BO Uithoflijn/Stationsgebied; agenda 3 november
Bijlagen: 171103_Agenda Bestuurlijk overleg Uithoflijn-Stationsgebied 3 november 2017 bc.pdf; 171103_Bijlage 2.1 Notitie herijking UHL 0.1 bestuurlijk overleg (1).pdf; 171103_Bijlage 2.2 Kostenraming uitloop UHL v3.pdf; 171103_Bijlage 3.1 CONCEPT Statenbrief - Raadsbrief UHL%5b24360%5d.pdf; 171103_Bijlage 3.2 Rapportage 2017 H1 versie tbv DR.pdf; 171103_Bijlage 3.3 Woordvoeringslijn.pdf; 171103_Bijlage 4.1 Concept-verslag BO Stationsgebied-Uithoflijn van 26 september 2017.pdf

Opvolgingsmarkering: Opvolaen
Markeringsstatus:

Geachte bestuurders,
Bijgevoegd de agenda en stu [Redacted] morgen.
Met vriendelijke groet,
[Redacted]
Projectsecretaris Uithoflijn



"De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen".

Agenda bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied

wij bouwen aan de



Overleg: Bestuurlijk Overleg Uithoflijn/Stationsgebied
Datum: 3 november 2017
Tijd: 13.00 - 14.00 uur
Plaats: Stadskantoor, collegekamer
Aanwezig: Jacqueline Verbeek-Nijhof (voorzitter), Lot van Hooijdonk, Victor Everhardt, Rob Bruijs, Dick Jonkers, René Groen, Peter Nelissen, Bert Coenen, Simon Roozen, [redacted] (AT Osborne), Jan Greeven, [redacted]
Afwezig: -



1. **Opening en mededelingen** 13.00-13.10
2. **Bestuurlijke herijking start exploitatie** (bijlagen 2.1, 2.2) 13.10-13.35

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 deelexploitatie wenselijk is en op welke datum eventuele deelexploitatie 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 het BO een aantal besluiten voorgesteld. [redacted] zal tijdens het BO de antwoorden en de voorstellen middels presentatie kort toelichten.

Als bijlagen zijn bijgevoegd:

- Notitie bestuurlijke herijking start exploitatie
- Overzicht financiële consequenties

3. **Bestuurlijke brief, halfjaarrapportage, communicatie** (bijlagen 3.1, 3.2, 3.3) 13.35-13.50

In aansluiting op voorgaande agendapunt is een bestuurlijke brief ambtelijk afgestemd tussen PU en GU. Deze ligt in concept voor en zal na vaststelling worden doorgeleid naar beide Colleges. De halfjaarrapportage over 2017 H1 ligt ook voor en dient te worden vastgesteld door de stuurgroep leden Uithoflijn. Voorgesteld wordt om deze halfjaarrapportage in dit bestuurlijk overleg vast te stellen, zodat deze meegezonden kan worden als bijlage bij de brief. U heeft verzocht om mijlpalen in de planning op te nemen in de bestuurlijke brief. Het specifiek benoemen van mijlpalen in het stationsgebied is niet mogelijk gezien de contractuele verhouding met andere vastgoedontwikkelaars in het gebied. Derhalve is er voor gekozen alleen een hoofdlijnenplanning op te nemen in de brief. Mijlpalen kunnen wel na realisatie gedeeld worden met Staten en Raad.

Belangrijke bespreekpunten

- wordt een totaalbedrag aan vertragingskosten genoemd in de brief?
- worden Staten en Raad vertrouwelijk geïnformeerd over de verdeling van de kosten?

Voorstel:

- Vaststellen Halfjaarrapportage 2017-H1 door stuurgroep leden en hier separaat verslag van laten maken (SG Uithoflijn)
- Instemmen met concept staten-/raadsbrief en woordvoeringslijn (BO)

Als bijlagen zijn toegevoegd:

- Concept Staten-/raadsbrief
- Concept Halfjaarrapportage 2017-H1
- Concept woordvoeringslijn

4. Spoorboekje na Bestuurlijk Overleg 13.50-13.55

- a. Afronden Staten-/raadsbrief en concept Halfjaarrapportage 2017-H1
- b. 14 november - Behandelen in GS en B&W, informeren stakeholders
- c. 15 november (telefonisch) informeren belangrijkste stakeholders (o.a.) Uithofpartners
- d. 16 november – 12 uur, Versturen Staten-/raadsbrief en Halfjaarrapportage
- e. (separaat PU/GU) verzenden vertrouwelijke memo over inschatting financiële consequenties
- f. 22 november Stuurgroep: eerste voorstel dekking aanvullend budget bespreken
- g. 15 januari 2018 in MME Statenvoorstel over de financiën
- h. Vaststelling/goedkeuring in PS op 5 februari 2018
- i. Voorjaarsnota – dekkingsvoorstellen GU in Raad

5. Verslag bestuurlijk overleg 26 september 2017 (bijlage 4.1) 13.55-14.00

Voorstel:

- Verslag vaststellen.

6. Rondvraag en Sluiting

2-11-2017 - bijlage 3.1 - BO 3 november

CONCEPT Statenbrief / Raadsbrief

Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage november 2017

Bijlagen: halfjaarrapportage Uithoflijn 2017-H1

Geachte leden van Provinciale Staten / de Raad,

In navolging van onze brief over de voortgang van de realisatie van de Uithoflijn van 1 september 2017 informeren wij u nader over de aangepaste planning en de consequenties hiervan.

Op basis van de nieuwe planning hebben we geconstateerd dat het mogelijk is om de Uithoflijn in de loop van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen:

- Uiterlijk in de zomer van 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 inzetten om de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren.
- Uiterlijk in december 2019 start de volledige exploitatie vanaf Utrecht Centraal en vervalt buslijn 12.

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. Bijgevoegd treft u tevens de voortgangsrapportage Uithoflijn over de eerste helft 2017 aan.

We hebben u eerder geïnformeerd dat een aantal tegenvallers plaats heeft gevonden met veel impact op de planning van ons project. In het stationsgebied heeft de Uithoflijn met de verschillende vastgoedontwikkelingen, werkterreinen en aanvoerroutes die zich hier zowel naast, onder, boven, als door elkaar heen bevinden, een grote onderlinge afhankelijkheid. De aanleg van de Uithoflijn is door de samenhang mede afhankelijk van de bouwvolgorde van diverse partijen en van maatregelen om het tracé te realiseren met behoud van functies.

In de afgelopen periode hebben we de planning en risico's uitgebreid tegen het licht gehouden, om te komen tot een nieuwe, haalbare planning waarbij de veiligheid voor de reiziger niet in het geding komt en kosten en baten goed zijn afgewogen. Deze nieuwe planning laat zien dat ingebruikname in 2018 niet haalbaar is. Om wel zo snel mogelijk het materieel in gebruik te kunnen nemen en ervaring op te doen met de nieuwe lijn gaat de Uithoflijn uiterlijk in de zomer van 2019 gefaseerd in gebruik. Op deze wijze kunnen we tijdens het afbouwen van het spoor in het stationsgebied alvast gebruik maken van het tracé tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof.

Constateringen

Het doorrijdbaar maken van het tracé door het stationsgebied (eerst alleen spoor, later ook bovenleidingen) is één van de meest kritieke mijlpalen om de Uithoflijn in gebruik te kunnen nemen. Via het spoor moeten de tramstellen worden aangevoerd vanuit de remise in Nieuwegein en hier ook regelmatig weer naar terugkeren voor onderhoud.

Een aantal testen kan worden uitgevoerd met tramstellen die per dieplader over de weg worden aangevoerd. Zo is het eerste tramstel nu tijdelijk in Utrecht Science Park De Uithof aan het testen. Het daadwerkelijk beproeven van de lijn kan echter pas gebeuren als het stationsgebied doorrolbaar (zonder bovenleidingen) of doorrijdbaar is, want daarvoor zijn meer tramstellen nodig die met enige regelmaat terug moeten naar de remise. Dit is niet met diepladers te organiseren.

Het realiseren van een stabiele ondergrond waarop de spoorconstructie kan worden aangebracht, het beschikbaar maken van veilige werkterreinen (waarbij de expeditie is ingepast) en het heien met een hoogtebeperking onder Utrecht Centraal kost veel extra tijd. Ook moet de fundering van een deel van het spoor opnieuw ontworpen en ingepland worden. Door deze tegenvallers en complexe samenhang in het stationsgebied lukt het pas maanden later dan voorzien om een bruikbaar spoor in het stationsgebied beschikbaar te hebben om tramstellen aan- en af te voeren.

Zoals we u hebben gemeld, hebben we er voor gekozen om de Uithoflijn niet op een tijdelijk spoor en met allerlei tijdelijke voorzieningen in gebruik te nemen, maar gelijk de definitieve situatie te bouwen die nodig is om veilig en robuust in bedrijf te gaan.

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

In samenhang met de fasering van het stationsgebied is nu een nieuwe geïntegreerde planning opgesteld. Direct bij de start van de Uithoflijn moet de lijn voldoende robuust zijn voor het veilig afhandelen van de grote stroom reizigers die van de Uithoflijn gebruik gaat maken¹. De gedeeltelijke exploitatie vanaf Vaartsche Rijn geeft de mogelijkheid om ervaring op te doen zonder piekbelasting, maar dit moet wel worden ingepast binnen een voor volledige exploitatie geoptimaliseerde planning.

Binnen deze condities is het dus, zoals hiervoor gesteld, mogelijk om de Uithoflijn in de loop van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen:

- Uiterlijk in de zomer van 2019 kan het tracé vanaf halte Vaartsche Rijn naar halte P+R 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 start de volledige exploitatie vanaf Utrecht Centraal en vervalt buslijn 12.

Bij het bepalen van deze mijlpalen is een slagingskans van 85% gehanteerd. Dit is een zekerheidsmarge die gebruikelijk is bij grote infrastructuurprojecten. Bij dit soort complexe projecten blijft altijd een marge van onzekerheid tot daadwerkelijke oplevering bestaan. Via een risico-analyse wordt bepaald wat de omvang van risico's is en hoe deze beheerst kunnen worden. Vervolgens kan worden berekend wat de slagingskans is om de mijlpalen in het project te halen. Een slagingskans van 85% is hoog. De kans is aanwezig dat we eerder klaar zijn. Sterker nog, daar sturen we ook op.

In de bijgevoegde halfjaarrapportage vindt u een overzicht van top risico's en beschrijving van de ontwikkeling van het risicoprofiel.

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.

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.

Wij zullen strak sturen op het binnen de nieuwe planning opleveren van de Uithoflijn. Hiertoe laten we periodiek de risico-analyse actualiseren en we monitoren de mijlpalen van het project. We zullen ook meer aandacht gaan besteden aan een goede afstemming tussen projectorganisatie, beheerorganisatie en OV-exploitatie, om zo tot een goede en soepele ingebruikname te komen.

Schematisch ziet de nieuwe planning er als volgt uit:

>>> NIEUWE HOOFDLIJNENPLANNING INVOEGEN <<<

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 medeweggebruikers 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.

Voordelen van gefaseerde ingebruikname

We hebben de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen van het al dan niet in het tweede kwartaal 2019 starten van de exploitatie vanaf Vaartsche Rijn. Daarbij hebben we 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 ingebruikname 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 ingebruikname.

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 een beperkt bedrag betreft.

De extra kosten voor het project zijn berekend op xx miljoen, op een actueel projectbudget van 427 miljoen. HIER WEL OF NIET EEN BEDRAG VERTRAGINGSKOSTEN NOEMEN?

Deze omvangrijke meerkosten zullen grotendeels door de beide opdrachtgevers moeten worden gedekt, aangezien er geen ruimte is om deze onvoorziene kosten binnen het project op te vangen. Voorstellen hiertoe zullen worden gebaseerd op de Bestuurs- en Uitvoeringsovereenkomsten tussen gemeente en provincie.

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 vergadering van januari 2018 / Voorjaarsnota 2018 zullen worden ingebracht.

Hoogachtend,

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)	

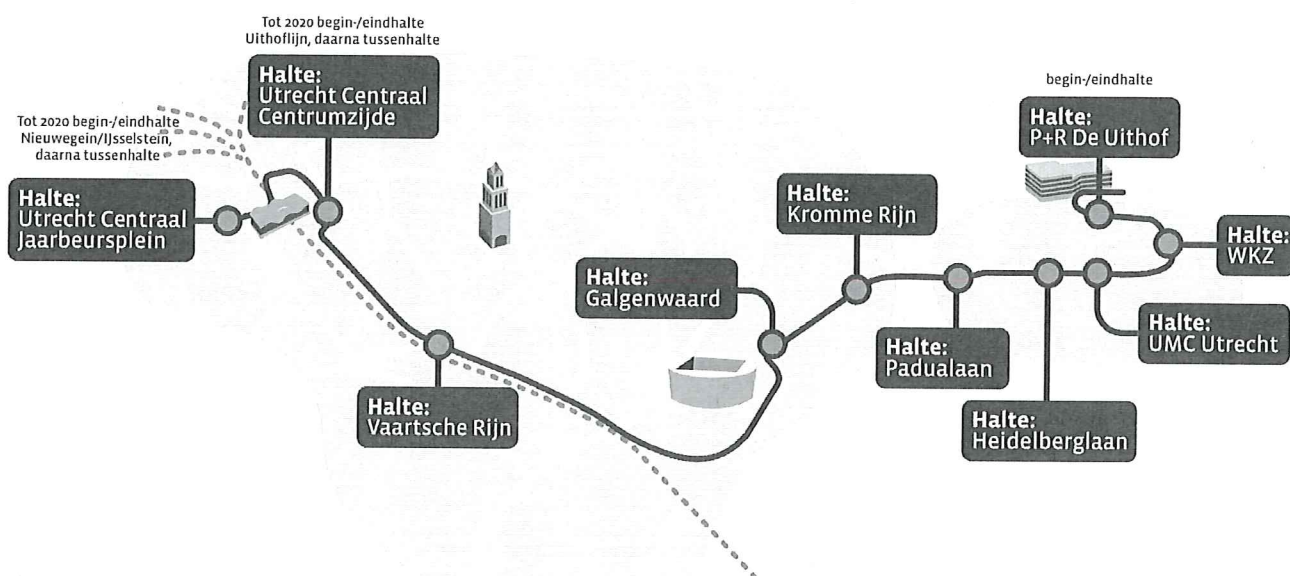
Betekenis kleuren:

- 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

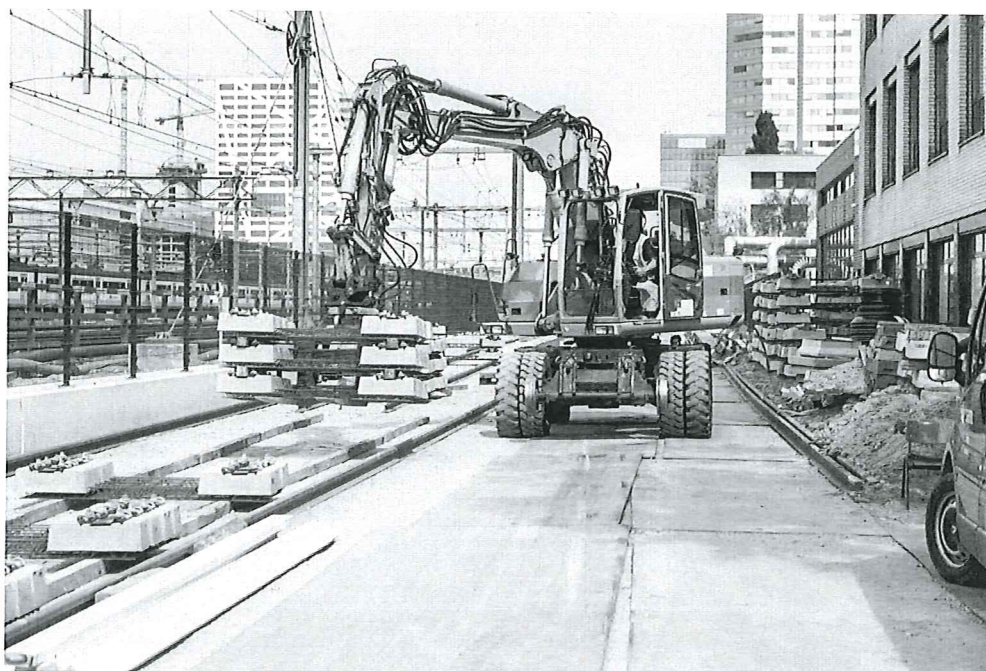
3 Voortgangsrapportage

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 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.
- 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 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 deelevering 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.

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 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</p> <p>Overeenstemming BRU / GU over aankoop Cranenborch en tracéwijziging Samenwerkingsovereenkomst BRU / GU</p>	<p>Juni: Bestuurs-overeenkomst BRU / GU</p> <p>Juli: Uovk Tijdelijke Eindhale Jaarbeursplein</p>	<p>Juli: Uovk Kruisvaartbaan</p>	<p>Maart: Hoofdvk Uithoflijn in De Uithof</p> <p>Oktober: : 7 Uovk's GU/BRU Meerpartijen overeenkomsten t.b.v. overdracht BRU→ provincie Allonge (actualisatie) Bestuursovereenkomst</p> <p>december:Contractering Traminfrastructuur met BAM</p>	<p>Januari: contract Levering Trammaterieel CAF</p> <p>Oktober: Uovk CAR-verzekering tPU/GU</p> <p>November: Overeenkomsten Tafelconstructie Het Platform</p>	<p>September: nadere overeenkomst met BAM-CUU</p> <p>Juni: overeenkomst 'Uithoflijn in relatie tot Laan van Puntenburg 100'</p>	-

5 Budget/Kosten- en dekkingsraming

status 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, vooralsnog 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.

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.

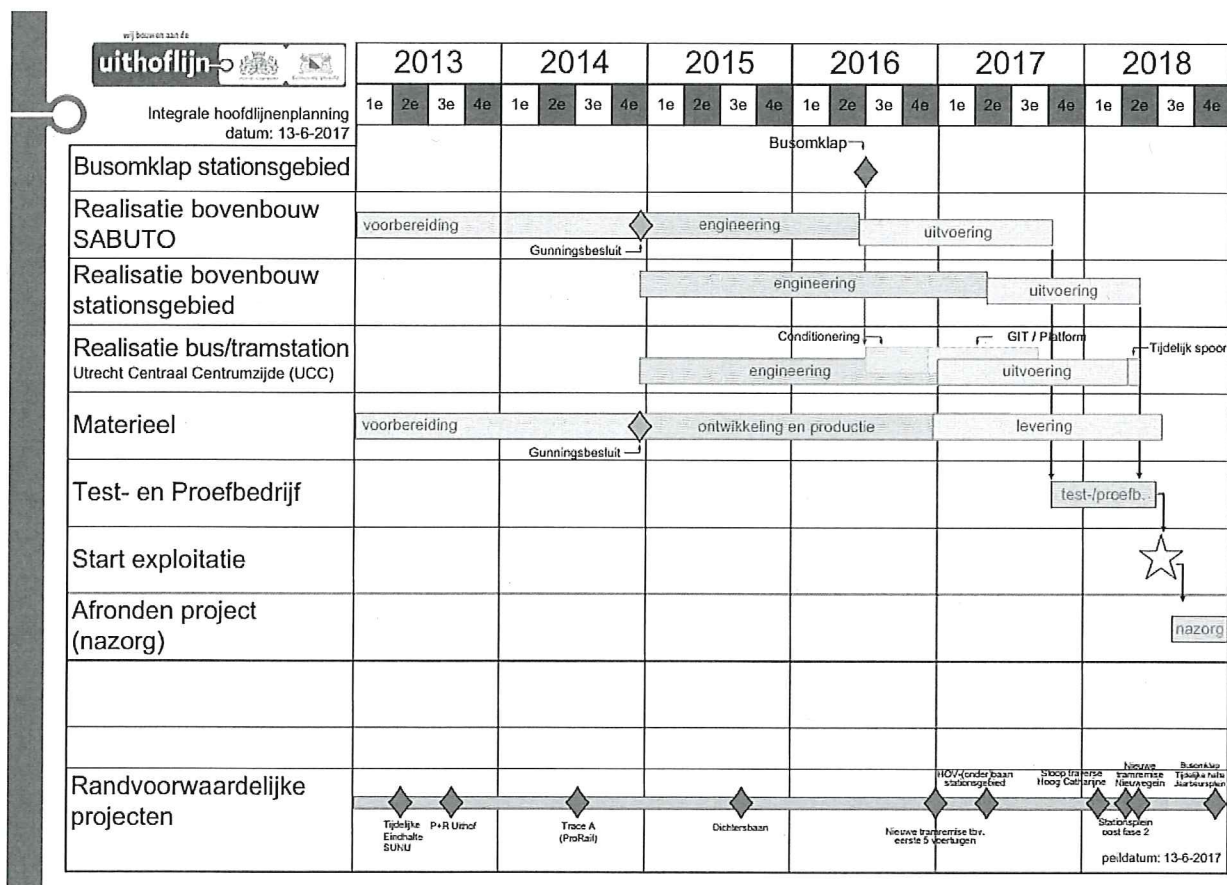
Tracédeel SABUTO

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.



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 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.

2-11-2017 - bijlage 3.3 - BO 3 november

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] woordvoerder Uithoflijn: [REDACTED]
- Eefje Nienhuis, woordvoerder wethouder Van Hooijdonk: 06-24873629
- [REDACTED] persvoorlichter wethouder Van Hooijdonk [REDACTED]
- [REDACTED] woordvoerder Stationsgebied: [REDACTED]
- [REDACTED] woordvoerder wethouder Everhardt (Stationsgebied): [REDACTED]
- Ton Melgers, woordvoerder gedeputeerde Verbeek-Nijhof: [REDACTED]
- [REDACTED] communicatiemanager provincie Utrecht [REDACTED]
- [REDACTED] woordvoerder afdeling OV provincie Utrecht: [REDACTED]
- Perspiket U-OV/Qbuzz [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 Ibabs>

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 werkerreinen 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 vertragingskosten 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] persvoorlichter wethouder Van Hooijdonk [REDACTED]

Gefaseerde ingebruikname?

Verdere vragen over dienstregeling: neem contact op met [REDACTED] woordvoerder afdeling OV provincie Utrecht: [REDACTED]

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] woordvoerder afdeling OV provincie Utrecht: [REDACTED]
[REDACTED]

2-11-2017 - mail - BO Uithoflijn / Stationsgebied
agenda 3 november

[REDACTED]

Van: Standaert, Michiel [REDACTED]
Verzonden: donderdag 2 november 2017 8:52
Aan: Hooijdonk, Lot van; Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Everhardt, Victor; Groen, René;
Brugts, Rob; Jonkers, Dick; Nelissen, Peter; Roozen, Simon; Coenen, Bert; [REDACTED]
[REDACTED] Greeven, Jan; [REDACTED]
[REDACTED]

Onderwerp: BO Uithoflijn/Stationsgebied; agenda 3 november
Bijlagen: 171103_Agenda Bestuurlijk overleg Uithoflijn-Stationsgebied 3 november 2017
bc.pdf; 171103_Bijlage 2.1 Notitie herijking UHL 0.1 bestuurlijk overleg (1).pdf;
171103_Bijlage 2.2 Kostenraming uitloop UHL v3.pdf; 171103_Bijlage 3.1 CONCEPT
Statenbrief - Raadsbrief UHL%5b24360%5d.pdf; 171103_Bijlage 3.2 Rapportage
2017 H1 versie tbv DR.pdf; 171103_Bijlage 3.3 Woordvoeringslijn.pdf; 171103
_Bijlage 4.1 Concept-verslag BO Stationsgebied-Uithoflijn van 26 september
2017.pdf

Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Voltooid

Geachte bestuurders,

Bijgevoegd de agenda en stukken voor het bestuurlijk overleg morgen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectsecretaris Uithoflijn

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

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

[REDACTED]

Van: Greeven, Jan
Verzonden: vrijdag [REDACTED]
Aan: 'Jonkers, Dick'; Nelissen, Peter
Onderwerp: FW: nieuwe versie hoofdlijnen planningen
Bijlagen: Hoofdlijnen planning probabilistisch 3-11-2017.jpg

Dick, Peter,

Bijgaande planning willen we gebruiken in de bestuurlijke brief en straks op de site (na publicatie brief).

Akkoord voor jullie?

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht

Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon [REDACTED]

E-mail j.greeven@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl/PMB

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag [REDACTED]
Aan: Greeven, Jan
Onderwerp: RE: nieuwe versie hoofdlijnen planningen

Van: Greeven, Jan
Verzonden: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: nieuwe versie hoofdlijnen planningen

Top!
Heb je 'm voor mij ook in JPEG? Dan plak ik 'm in de brief.

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht

Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon [REDACTED]

E-mail j.greeven@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl/PMB

	2014				2015				2016				2017				2018				2019				
	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	
Busomklap stationsgebied																									
Realisatie bovenbouw SABUTO																									
Realisatie bovenbouw stationsgebied																									
Proefbedrijf deelexploitatie																									
Start deelexploitatie																									
Proefbedrijf exploitatie																									
Start exploitatie																									
Afronden project (nazorg)																									
Materieel																									
Randvoorwaardelijke projecten																									

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 3 november 2017 10:19
Aan: Dijk, Erica van; Greeven, Jan; Roozen, Simon; [REDACTED]
CC: Coenen, Bert
Onderwerp: RE: nieuwe versie hoofdlijnen planningen
Bijlagen: Hoofdlijnen planning probabilistisch 3-11-2017.pdf

Beste allen,

Hierbij de bijgewerkte hoofdlijnenplanning nav. de opmerkingen van Erica.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Gemeente Utrecht
Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

Telefo [REDACTED]

E-mail [REDACTED]

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Dijk, Erica van
Verzonden: vrijdag 3 november 2017 8:48
Aan: Greeven, Jan; Roozen, Simon; [REDACTED]
CC: Coenen, Bert; [REDACTED]
Onderwerp: RE: nieuwe versie hoofdlijnen planningen

Mijn voorstel zou zijn om

- Sloop traverse eruit halen
- Stationsplein oost fase 2 aanpassen in 'wand en overkraging fase 2 fietsenstalling'

Tenslotte is stationsplein fase 2 medio 18 niet klaar, maar betreft het de wand en de overkraging die we naar voren halen voor de uithoflijn.

En met het noemen van de mijlpaal wand fase 2, daar zit de sloop van de traverse in.

Met vriendelijke groet,

Erica van Dijk,
Projectmanager

Gemeente Utrecht
Projectorganisatie Stationsgebied
Infra en Openbare Ruimte

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1
[REDACTED]

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag tot en met donderdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Greeven, Jan

Verzonden: vrijdag 3 november 2017 8:25

Aan: Roozen, Simon; Dijk, Erica van; [REDACTED]

CC: Coenen, Bert; [REDACTED]

Onderwerp: FW: nieuwe versie hoofdlijnen plannings

Hoi,

[REDACTED] heeft de probabilistische planning in een hoofdlijnenplanning gezet. Voor in bestuurlijke brief en op de site. Kunnen jullie even meekijken of dit 'm is?

Er staat nog een mijlpaal sloop traverse bij randvoorwaardelijke projecten. Die moet er waarschijnlijk uit, Simon? Of kunnen we 'm anders formuleren?

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht

Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon [REDACTED]

E-mail j.greeven@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl/PMB

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 2 november 2017 17:40

Aan: Greeven, Jan

Onderwerp: nieuwe versie hoofdlijnen plannings

Jan,

Hierbij een nieuwe versie van de planning.

Groet,

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 2 november 2017 14:40

Aan: Greeven, Jan

Onderwerp: hoofdlijnen plannings

Jan,

2 versies;

Deterministisch: deexploitatie: maart 19 en exploitatie: juli 19.

Probabilistisch: deexploitatie: september 19 en exploitatie: december 19.

Als je opmerkingen hebt, hoor ik die graag. De randvoorwaardelijke projecten zou bijvoorbeeld uitgebreid kunnen worden met de stationsgebied projecten <sloop traverse, verleggen loopstromen, iconisch dak, noordgebouw>. Deze projecten zijn alleen geen onderdeel van de TVUHL. Dat was een criterium om op de planning te komen toen deze planning voor het eerst opgezet werd. Vandaar dat ik ze er nu nog niet opgezet heb.

Groet,



	2014			2015			2016			2017			2018			2019					
	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	
Busomklap stationsgebied																					
Realisatie bovenbouw SABUTO																					
Realisatie bovenbouw stationsgebied																					
Proefbedrijf deexploitatie																					
Start deexploitatie																					
Proefbedrijf exploitatie																					
Start exploitatie																					
Afronden project (nazorg)																					
Materieel																					
Randvoorwaardelijke projecten																					
																			peildatum: 2-11-2017		

Van: Greeven, Jan
Verzonden: vrijdag 3 november 2017 9:23
Aan: Groen, René; Brugts, Rob
CC: Coenen, Bert; Bredt, Pauline
Onderwerp: verdragingskosten melden in bestuurlijke brief

Urgentie: Hoog

Hallo René en Rob,

Ik heb begrepen dat de gedeputeerde geen bedrag aan verdragingskosten wil noemen in de bestuurlijke brief, maar voor de financiële afwikkelingen wil verwijzen naar januari (commissie) en februari (PS).

In de brief van 1 september staat:

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 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.

Rob, misschien zie je kans hierover vooraf nog even met de gedeputeerde van gedachten te kunnen wisselen?

Voorstel is om de verdragingskosten publiekelijk te noemen.

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven
Projectmanager Strategische & Bestuurlijke Zaken



Laan van Maarschalkerweerd 2a
Postbus 8406 | 3503 PK Utrecht

Denk aan het milieu voordat u dit bericht print!

CONCEPT3 Statenbrief / Raadsbrief

Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage
november 2017

Bijlagen: halfjaarrapportage Uithoflijn 2017-H1

Geachte leden van Provinciale Staten / de Raad,

In navolging van onze brief over de voortgang van de realisatie van de Uithoflijn van 1 september 2017 informeren wij u nader over de geactualiseerde planning en de consequenties hiervan.

Op basis van de nieuwe planning, waarop wij ook een beproefde haalbaarheidsanalyse hebben toegepast, is het realistisch om ervan uit te gaan dat het mogelijk is om de Uithoflijn in de tweede helft van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen.

- We starten met het in gebruik nemen van het grootste deel van het tracé vanaf Vaartsche Rijn naar USP De Uithof. Zo kunnen we het beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast benutten om ervaringervaringen op te doen en eventuele kinderziektes op te lossen. In december 2019 wordt dan gestart met de volledige exploitatie van de Uithoflijn. Dan vervalt buslijn 12 en wordt met de dienstregeling van 16 keer per uur in beide richtingen gereden.

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

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. Bijgevoegd treft u tevens de voortgangsrapportage Uithoflijn over de eerste helft 2017 aan.

We hebben u op 1 september 2017 eerder geïnformeerd overdat een aantal tegenvallers plaats heeft gevonden met veel impact op de planning van het ons project. In het stationsgebied heeft de Uithoflijn met de verschillende vastgoedontwikkelingen, werkterreinen en aanvoerroutes die zich hier zowel naast, onder, boven, als door elkaar heen bevinden, een grote onderlinge afhankelijkheid. De aanleg van de Uithoflijn is door de samenhang mede afhankelijk van onder meer de bouwvolgorde van diverse partijen en van de noodzaak maatregelen om het tracé te realiseren met behoud van functies.

In de afgelopen periode hebben we de planning en risico's uitgebreid tegen het licht gehouden, om te komen tot een bijgesteld nieuwe, haalbare planning waarbij de veiligheid voor de reiziger niet in het geding komt en kosten en baten goed zijn afgewogen. Deze nieuwe planning laat zien dat ingebruikname in 2018 niet haalbaar is. Om wel zo snel mogelijk het materieel in gebruik te kunnen nemen en ervaring op te doen met de nieuwe lijn gaat de Uithoflijn uiterlijk in de zomer van 2019 gefaseerd in gebruik. Op deze wijze kunnen we tijdens het afbouwen van het spoor in het stationsgebied alvast gebruik maken van het tracé tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof.

Constateringen

Het doorrijdbaar maken van het tracé door het stationsgebied (eerst alleen spoor, later ook

bovenleidingen) is één van de meest kritieke mijlpalen om de Uithoflijn in gebruik te kunnen nemen. Via het spoor moeten de tramstellen worden aangevoerd vanuit de remise in Nieuwegein en hier ook regelmatig weer naar terugkeren voor onderhoud.

Een aantal testen kan worden uitgevoerd met tramstellen die per dieplader over de weg worden aangevoerd. Zo is het eerste tramstel nu tijdelijk in Utrecht Science Park De Uithof aan het testen. Het daadwerkelijk beproeven van de lijn kan echter pas gebeuren als het stationsgebied doorrolbaar (zonder bovenleidingen) of doorrijdbaar is, want daarvoor zijn meer tramstellen nodig die met enige regelmaat terug moeten naar de remise. Dit is niet met diepladers te organiseren.

Het realiseren van een stabiele ondergrond waarop de spoorconstructie kan worden aangebracht, het beschikbaar maken van veilige werkterreinen (waarbij de expeditie is ingepast) en het heien met een hoogtebeperking onder Utrecht Centraal kost veel extra tijd. Ook moet de fundering van een deel van het spoor opnieuw ontworpen en ingepland worden. Door deze tegenvallers en complexe samenhang in het stationsgebied lukt het pas maanden later dan voorzien om een bruikbaar spoor in het stationsgebied beschikbaar te hebben om tramstellen aan- en af te voeren.

Zoals we u hebben gemeld, hebben we er voor gekozen om de Uithoflijn niet op een tijdelijk spoor en met allerlei tijdelijke voorzieningen in gebruik te nemen, maar gelijk de definitieve situatie te bouwen die nodig is om veilig en robuust in bedrijf te gaan.

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

In samenhang met de fasering van het stationsgebied is nu een nieuwe geïntegreerde planning opgesteld. Direct bij de start van volledige exploitatie van de Uithoflijn moet de lijn voldoende robuust zijn voor het veilig afhandelen van de grote stroom reizigers die van de Uithoflijn gebruik gaat maken¹. De gedeeltelijke exploitatie vanaf Vaartsche Rijn geeft de mogelijkheid om ervaring op te doen zonder piekbelasting, maar dit moet wel worden ingepast binnen een voor volledige exploitatie geoptimaliseerde planning.

Binnen deze condities lijkt is het dus naar verwachting, zoals hiervoor gesteld, mogelijk om de Uithoflijn in de tweede helft van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen:

- We starten naar het zich laat aanzien na de zomer 2019 met het in gebruik nemen van het grootste deel van het tracé vanaf halte-Vaartsche Rijn tot en met P+R naar USP De Uithof. Zo kunnen we het beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast benutten om ervaringen op te doen en eventuele kinderziektes op te lossen.
- In december 2019 wordt volgens de bijgestelde planning dan gestart met de volledige exploitatie van de Uithoflijn. Dan — als dat in één keer goed gaat — Dan vervalt buslijn 12 en rijdt de tram wordt met de dienstregeling van 16 keer per uur in beide richtingen gereden.

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.

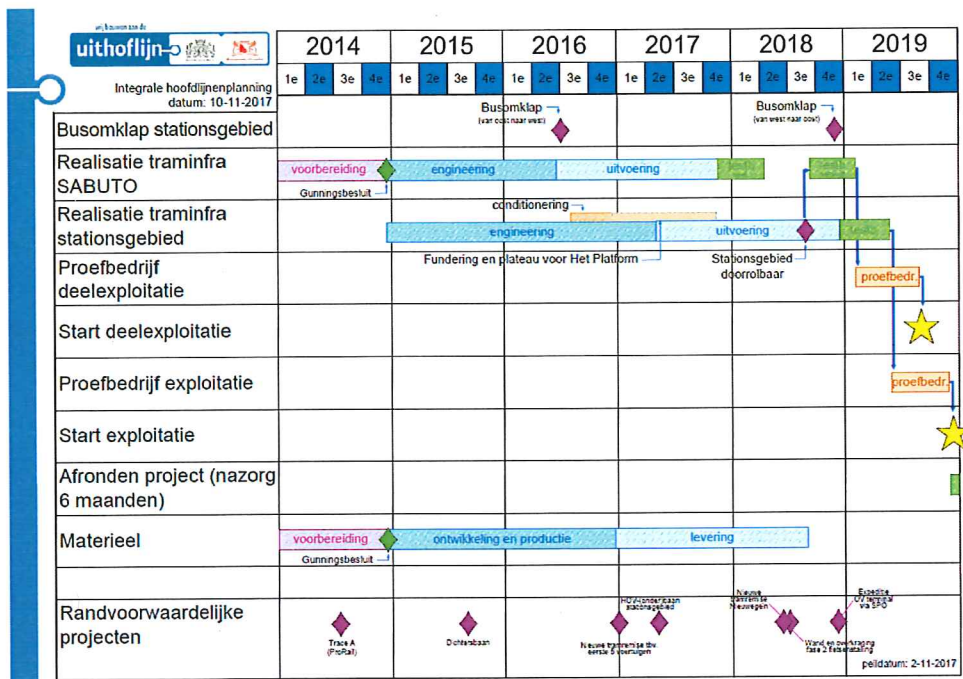
In de bijgevoegde halfjaarrapportage vindt u een overzicht van een aantal majeure risico's en een beschrijving van de ontwikkeling van het risicoprofiel. Bij het bepalen van **deze** mijlpalen in de **nieuwe planning** is een slagingskans van 85% gehanteerd. Dit is de uitkomst van een internationaal beproefde haalbaarheids- en **risicoanalyse** die we hebben toegepast op de geactualiseerde planning. Het hanteren van een slagingskans van 85% is gebruikelijk bij grote infrastructuurprojecten. Bij dit soort complexe projecten blijft altijd een marge van onzekerheid tot **en zelfs na** daadwerkelijke oplevering bestaan. **Met Via** de **risicoanalyse** wordt bepaald wat de omvang van risico's is en hoe deze beheerst kunnen worden. Vervolgens kan worden berekend wat de slagingskans is om de mijlpalen in het project te halen. Een slagingskans van 85% is hoog en daarmee is de planning zo realistisch mogelijk.

In de bijgevoegde halfjaarrapportage vindt u een overzicht van een aantal majeure risico's en een beschrijving van de ontwikkeling van het risicoprofiel.

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.

Wij zullen strak sturen op het binnen de nieuwe planning opleveren van de Uithoflijn. **Hier toe laten we periodiek de risico-analyse actualiseren en we monitoren de mijlpalen van het project.** We zullen **daarbij ook** meer aandacht **gaan** besteden aan een goede afstemming tussen projectorganisatie, beheerorganisatie en OV-exploitatie, om zo tot een **goede en** soepele ingebruikname te komen.

Schematisch ziet de nieuwe planning er als volgt uit:



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 medeweggebruikers 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.

Voordelen van gefaseerde ingebruikname

We hebben de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen van het al dan niet in het tweede kwartaal 2019 starten van de exploitatie vanaf Vaartsche Rijn. Daarbij hebben we 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 ingebruikname 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 ingebruikname.

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 ~~om~~ een beperkt bedrag gaatbetreft.

Aangezien we momenteel nog in gesprek zijn met onze aannemer traminfrastructuur, met diverse leveranciers en met de concessiehouder voor U-OV, kunnen wij momenteel nog geen bedragen noemen.

Duidelijk is wel dat de vertragingskosten omvangrijk zijn en grotendeels moeten worden gedekt door de beide opdrachtgevers. Voorstellen hiertoe zullen worden gebaseerd op de Bestuurs- en Uitvoeringsovereenkomsten tussen gemeente en provincie.

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 vergadering van januari 2018 / Voorjaarsnota 2018 kunnenzullen worden ingebracht.

Hoogachtend,

[REDACTED]

Van: Greeven, Jan
Verzonden: vrijdag [REDACTED]
Aan: 'Bredt, Pauline'
CC: 'Jonkers, Dick'
Onderwerp: RE: aangepaste versie
Bijlagen: CONCEPT3 Statenbrief na redactie bestuursadviseur.docx

En bijgaand de versie met redactie door onze bestuursadviseur.
De schone variant hiervan gaat richting Directieraad.
Inmiddels ook de afbeelding met hoofdlijnenplanning ingevoegd.

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
Telefoon [REDACTED]
E-mail j.greeven@utrecht.nl
Internet www.utrecht.nl/PMB
Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Greeven, Jan
Verzonden: vrijdag 10 november 2017 11:56
Aan: 'Bredt, Pauline'
CC: Jonkers, Dick
Onderwerp: RE: aangepaste versie

Hoi Pauline,

Goeie insteek volgens mij. Paar aanvullingen en voorlopige oplossing voor het financiële vraagstuk toegevoegd in bijgaande versie. Die ga ik voorleggen aan Diane en onze bestuursadviseur en dan naar directieraad van volgende week.

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht
Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

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

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

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

Verzonden: donderdag 9 november 2017 16:18

Aan: Greeven, Jan

CC: Jonkers, Dick

Onderwerp: aangepaste versie

Een eerste poging. Puur even met bestuurlijke bril gekeken wat politiek te verantwoorden is/lijkt. Communicatief is straks stap 2 :-)

Groet Pauline

"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 papierdocument is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen".

[REDACTED]

Van: Greeven, Jan
Verzonden: vrijdag [REDACTED]
Aan: 'Jonkers, Dick'
Onderwerp: RE: aangepaste versie

Dank, ik neem ze mee in de versie voor de DR.

[REDACTED] 

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht

Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon [REDACTED]

E-mail j.greeven@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl/PMB

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Jonkers, Dick [<mailto:dick.jonkers@provincie-utrecht.nl>]
Verzonden: vrijdag 10 november 2017 15:38
Aan: Greeven, Jan; Bredt, Pauline
CC: Jonkers, Dick
Onderwerp: RE: aangepaste versie

Hoi Jan en Pauline,

Een paar suggesties in de tekst. Goed weekeinde.

Met vriendelijke groet,

Dick Jonkers
Ondrachteever OV projecten

[REDACTED]

Van: Greeven, Jan [<mailto:j.greeven@utrecht.nl>]
Verzonden: vrijdag 10 november 2017 11:56
Aan: Bredt, Pauline
CC: Jonkers, Dick
Onderwerp: RE: aangepaste versie

Hoi Pauline,

Goeie insteek volgens mij. Paar aanvullingen en voorlopige oplossing voor het financiële vraagstuk toegevoegd in bijgaande versie. Die ga ik voorleggen aan [REDACTED] en onze bestuursadviseur en dan naar directieraad van volgende week.

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht
Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

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

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: Bredt, Pauline [<mailto:Pauline.Bredt@provincie-utrecht.nl>]
Verzonden: donderdag 9 november 2017 16:18
Aan: Greeven, Jan
CC: Jonkers, Dick
Onderwerp: aangepaste versie

Een eerste poging. Puur even met bestuurlijke bril gekeken wat politiek te verantwoorden is/likt. Communicatief is straks stap 2 :-)

Groet Pauline

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

Van: Greeven, Jan
Verzonden: vrijdag 10 november 2017 11:10
Aan: 'Jonkers, Dick'; Nelissen, Peter
Onderwerp: RE: nieuwe versie hoofdlijnen planningen

Hoi Dick,

We zijn weer met de brief bezig, dus ook even met de hoofdlijnenplanning. In antwoord op je vragen:

1. Ik neem aan dat de doorlooptijden passen binnen de afspraken.
Ja, we hebben de deterministische planning als basis genomen en hier en daar tijd toegevoegd, om aan de probabilistische einddatum te komen.
2. Hoe heb je de P85 verdisconteert om van deterministisch naar P85 te komen, heb je overal iets aan toegevoegd?
Zie onder 1.
3. Wat wel opvalt is het "gat" in testbedrijf SABUTO. Roept dat geen vragen op?
Misschien, maar valt met het de voorwaarde 'doorrolbaar' dan weer goed te verklaren.
4. Is de verwijzing stationsgebied doorrolbaar niet erg veel detail ?
Zie onder 3.

We passen nog wat 'technische' termen aan en nemen 'm dan mee in de concept bestuurlijke brief.

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht

Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon [REDACTED]

E-mail j.greeven@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl/PMB

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

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

Verzonden: vrijdag 3 november 2017 12:34

Aan: Greeven, Jan; Nelissen, Peter

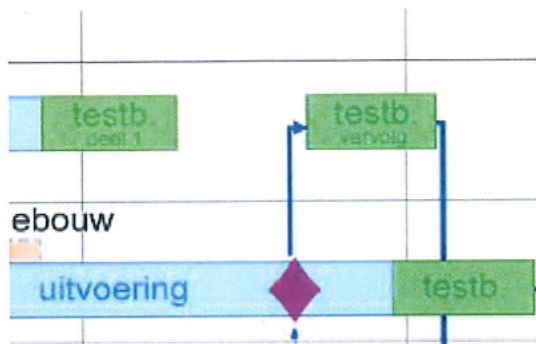
CC: Jonkers, Dick

Onderwerp: RE: nieuwe versie hoofdlijnen planningen

Hoi Jan,

Dank, paar vragen:

1. Ik neem aan dat de doorlooptijden passen binnen de afspraken.
2. Hoe heb je de P85 verdisconteert om van deterministisch naar P85 te komen, heb je overal iets aan toegevoegd?
3. Wat wel opvalt is het "gat" in testbedrijf SABUTO. Roept dat geen vragen op?
4. Is de verwijzing stationsgebied doorrolbaar niet erg veel detail ?



Met vriendelijke groet,

Dick Jonkers
Opdrachtgever OV projecten

Van: Greeven, Jan [<mailto:j.greeven@utrecht.nl>]
Verzonden: vrijdag 3 november 2017 12:09
Aan: Jonkers, Dick; Nelissen, Peter
Onderwerp: FW: nieuwe versie hoofdlijnen planningen

Dick, Peter,

Bijgaande planning willen we gebruiken in de bestuurlijke brief en straks op de site (na publicatie brief).
Akkoord voor jullie?

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht
Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

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

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 3 november 2017 11:00
Aan: Greeven, Jan
Onderwerp: RE: nieuwe versie hoofdlijnen planningen

Van: Greeven, Jan
Verzonden: vrijdag 3 november 2017 10:46
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: nieuwe versie hoofdlijnen planningen

Top!
Heb je 'm voor mij ook in JPEG? Dan plak ik 'm in de brief.

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht

Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon [REDACTED]

E-mail j.greeven@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl/PMB

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

“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”.

CONCEPT³⁴ Statenbrief / Raadsbrief

Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage
november 2017

Bijlagen: halfjaarrapportage Uithoflijn 2017-H1

Geachte leden van Provinciale Staten / de Raad,

In navolging van onze brief over de voortgang van de realisatie van de Uithoflijn van 1 september 2017 informeren wij u over de geactualiseerde planning en de consequenties hiervan.

Volgens de nieuwe planning start volledige exploitatie van de Uithoflijn in december 2019. Hieraan voorafgaand starten we medio 2019 met een gedeeltelijke exploitatie tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof. Deze planning is gebaseerd op een haalbaarheidsanalyse en heeft volgens de huidige risicoanalyse een kans van slagen van 85%.

Op basis van de nieuwe planning, waarop wij ook een beproefde haalbaarheidsanalyse hebben toegepast, is het realistisch om ervan uit te gaan dat het mogelijk is om de Uithoflijn in de tweede helft van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen.

We starten met het in gebruik nemen van het grootste deel van het tracé vanaf Vaartsche Rijn naar USP De Uithof. Zo kunnen we het beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast benutten om reizigers te vervoeren, ervaring op te doen en eventuele kinderziektes op te lossen. In december 2019 wordt dan gestart met de volledige exploitatie van de Uithoflijn. Dan vervalt buslijn 12 en wordt met de dienstregeling van 16 keer per uur in beide richtingen gereden.

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. Bijgevoegd treft u tevens de voortgangsrapportage Uithoflijn over de eerste helft 2017 aan.

We hebben u op 1 september 2017 eerder geïnformeerd over dat een aantal tegenvallers plaats heeft gevonden met veel impact op de planning van het ons project. In het stationsgebied heeft de Uithoflijn met de verschillende vastgoedontwikkelingen, werkterreinen en aanvoerroutes die zich hier zowel naast, onder, boven, als door elkaar heen bevinden, een grote onderlinge afhankelijkheid. De aanleg van de Uithoflijn is door deze samenhang mede afhankelijk van onder meer de bouwvolgorde van diverse partijen en van de noodzaak maatregelen om het tracé te realiseren met behoud van belangrijke functies. Op het tracé richting USP De Uithof zit de complexiteit veelal in de ondergrond (kabels, leidingen en andere infrastructuur). Tenslotte loopt een aantal directieleveringen achter op schema.

In de afgelopen periode hebben we de planning en risico's uitgebreid tegen het licht gehouden, om te komen tot een bijgesteldenieuwe, haalbare planning waarbij de veiligheid voor de reiziger niet in het geding komt en kosten en baten goed zijn afgewogen. Deze nieuwe planning laat zien dat ingebruikname in 2018 niet haalbaar is. Om wel zo snel mogelijk het materieel in gebruik te kunnen

nemen en ervaring op te doen met de nieuwe lijn gaat de Uithoflijn gefaseerd in gebruik. Op deze wijze kunnen we tijdens het afbouwen van het spoor in het stationsgebied alvast gebruik maken van het tracé om reizigers te vervoeren tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof.

Constateringen

Het doorrijdbaar maken van het tracé door het stationsgebied (eerst alleen spoor, later ook bovenleidingen) is één van de meest kritieke mijlpalen om de Uithoflijn in gebruik te kunnen nemen. Via het spoor moeten de tramstellen worden aangevoerd vanuit de remise in Nieuwegein en hier ook regelmatig weer naar terugkeren voor onderhoud.

Een aantal testen kan worden uitgevoerd met tramstellen die per dieplader over de weg worden aangevoerd. Zo is het eerste tramstel al een paar weken in Utrecht Science Park De Uithof geweest om een aantal testen uit te voeren. Het daadwerkelijk beproeven van de lijn kan echter pas gebeuren als het stationsgebied doorrolbaar (zonder bovenleidingen) of doorrijdbaar is, ~~want~~. Voor het uitvoeren van de proeven en het testen op robuustheid -daarvoor- zijn meer veel tramstellen nodig, die ook met enige regelmaat terug moeten naar de remise. Dit is niet met diepladers te organiseren.

Het realiseren van een stabiele ondergrond waarop de benodigde spoorconstructie kan worden aangebracht, het beschikbaar maken van veilige werkterreinen (waarbij de expeditie is ingepast) en het heien met een hoogtebeperking onder Utrecht Centraal kost ~~veel~~ extra tijd. Ook moet de fundering van een deel van het spoor opnieuw ontworpen en ingepland worden. Door deze tegenvallers en complexe samenhang in het stationsgebied lukt het pas ~~maanden~~ later dan voorzien om een bruikbaar spoor in het stationsgebied beschikbaar te hebben om tramstellen aan- en af te voeren.

Maar, zoals gemeld, ook op de rest van de lijn hebben we een aantal tegenslagen. Ondanks de grote inspanning die we afgelopen maanden hebben gepleegd, lukt het niet om tijdig gereed te zijn voor het integraal testen en beproeven van de lijn. Op verschillende plekken is de aannemer nog aan het werk en moeten nog onderdelen voor de besturing en veiligheid van het spoor worden ingepast.

Zoals we u hebben gemeld, hebben we er voor gekozen om de Uithoflijn niet op een tijdelijk spoor en met allerlei tijdelijke voorzieningen in gebruik te nemen, maar gelijk de definitieve situatie te bouwen die nodig is om veilig en robuust in bedrijf te gaan.

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

In samenhang met de fasering van het stationsgebied is nu een nieuwe geïntegreerde planning opgesteld. Op basis van de nieuwe planning kan de Uithoflijn in het tweede deel van 2019 gefaseerd in gebruik. De gedeeltelijke exploitatie vanaf Vaartsche Rijn geeft de mogelijkheid om ervaring op te doen zonder piekbelasting. Direct bij de start van Zodra de volledige exploitatie van de Uithoflijn start, moet de lijn namelijk voldoende robuust zijn voor het veilig afhandelen van de grote stroom reizigers die van de Uithoflijn gebruik gaat maken¹. De gedeeltelijke exploitatie vanaf Vaartsche Rijn geeft de mogelijkheid om ervaring op te doen zonder piekbelasting.

Binnen deze condities lijkt het dus naar verwachting, zoals hiervoor gesteld, mogelijk om de Uithoflijn in de tweede helft van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen:

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.

- We starten ~~naar het zich laat aanzien na de zomer 2019~~ met het in gebruik nemen van het grootste deel van het tracé vanaf halte Vaartsche Rijn tot en met P+R De Uithof. Zo kunnen we het beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast benutten om reizigers te vervoeren, ervaring op te doen en eventuele kinderziektes op te lossen.
- In december 2019 wordt ~~volgens de bijgestelde planning dan~~ gestart met de volledige exploitatie van de Uithoflijn. Dan ~~—als dat in één keer goed gaat—~~ vervalt buslijn 12 en rijdt de tram met de dienstregeling van 16 keer per uur in beide richtingen.

~~In de bijgevoegde halfjaarrapportage vindt u een overzicht van een aantal majeure risico's en een beschrijving van de ontwikkeling van het risicoprofiel.~~ Bij het bepalen van deze mijlpalen ~~in de nieuwe planning~~ is een slagingskans van 85% gehanteerd. Dit is de uitkomst van een beproefde haalbaarheids- en risicoanalyse ~~die we hebben toegepast op de geactualiseerde planning.~~

Het hanteren van een slagingskans van 85% is gebruikelijk bij grote infrastructuurprojecten. Bij dit soort complexe projecten blijft altijd een marge van onzekerheid tot ~~en zelfs na~~ daadwerkelijke oplevering bestaan. Met Via de risicoanalyse wordt bepaald wat de omvang van risico's is en hoe deze beheerst kunnen worden. Vervolgens kan worden berekend wat de slagingskans is om de mijlpalen in het project te halen. Een slagingskans van 85% is hoog en daarmee is de planning zo realistisch mogelijk.

Om het realiteitsgehalte hoog te houden hebben we besloten om majeure risico's met een hele kleine kans van optreden buiten beschouwing te laten bij de berekening. Mocht een dergelijk risico toch optreden, dan wordt u hierover natuurlijk geïnformeerd. In de bijgevoegde halfjaarrapportage vindt u een overzicht van een aantal majeure risico's en een beschrijving van de ontwikkeling van het risicoprofiel.

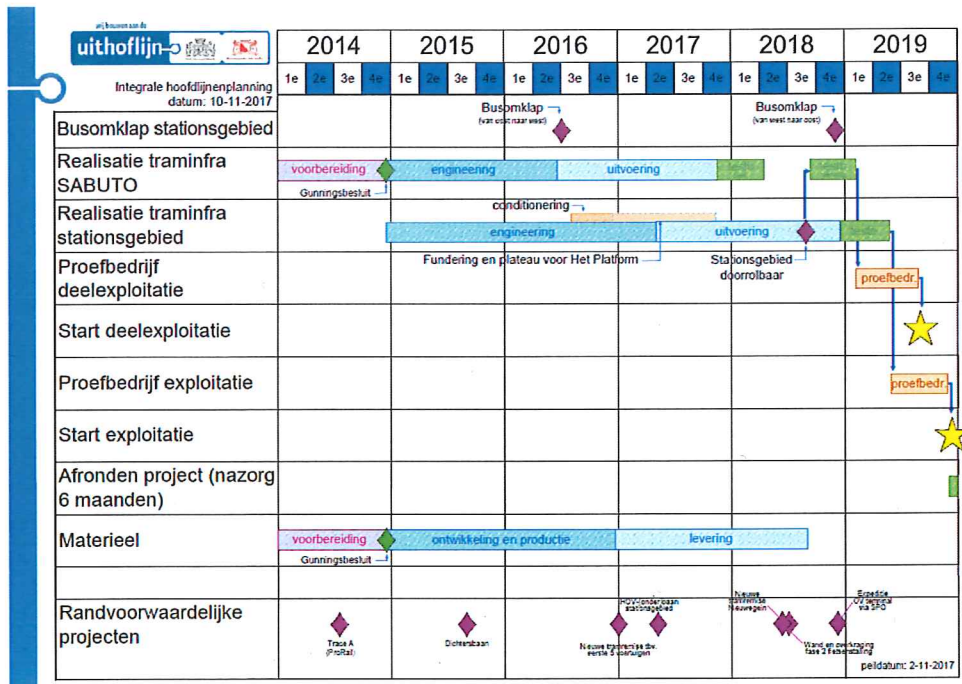
Opmerking [JG1]: Lot zou hier graag nog de uitgesloten risico's als EMC benoemd zien. XXXXXXXXXX

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.



Wij zullen strak sturen op het binnen de nieuwe planning opleveren van de Uithoflijn. We zullen ~~daarbij ook~~ meer aandacht gaan besteden aan een goede afstemming tussen projectorganisatie, beheerorganisatie en OV-exploitatie, om zo tot een goede en soepele ingebruikname te komen.

Schematisch ziet de nieuwe planning er als volgt uit:



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 medeweggebruikers 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.

Voordelen van gefaseerde ingebruikname

We hebben de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen van het al dan niet in de **zomer-vantweede helft van 2019** starten met deelexploitatie vanaf Vaartsche Rijn. Daarbij hebben we 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 ingebruikname 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 ingebruikname.

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 **om**-een beperkt bedrag **gaat**betreft.

Aangezien we momenteel nog in gesprek zijn met onze aannemer traminfrastructuur, met diverse leveranciers en met de concessiehouder voor U-OV, kunnen wij momenteel nog geen bedragen noemen.

Duidelijk is wel dat de verdragingskosten omvangrijk zijn en grotendeels aanvullend moeten worden gedekt door de beide opdrachtgevers. Voorstellen hiertoe zullen worden gebaseerd op de Bestuurs- en Uitvoeringsovereenkomsten tussen gemeente en provincie.

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 vergadering van januari 2018 / Voorjaarsnota 2018 kunnen-zullen worden ingebracht.

Hoogachtend,

Opmerking [JG2]: Melden dat we raad/staten vertrouwelijk informeren, of gelijk een geheime brief verzenden naast de publieke brief?

Opmerking [JG3]: Gaan we dit halen?

[REDACTED]

Van: Coenen, Bert
Verzonden: vrijdag 17 november 2017 15:30
Aan: Dick Jonkers; 'Nelissen, Peter'; Roozen, Simon
CC: Rob Brugts (rob.brugts@provincie-utrecht.nl); Groen, René; [REDACTED]
Onderwerp: FW: update vaststelling planning Uithoflijn

Hai,

Opdat de medewerkers van POUHL weten wat de ontwikkelingen zijn m.b.t. de planning Uithoflijn, ontvangen zij vandaag onderstaande mail. Voor jullie wellicht ook handig om te gebruiken.

Ik heb inmiddels BAM-CUU gevraagd of zij willen deelnemen aan de happening waar alle betrokkenen worden geïnformeerd over de nieuwe planning en alle betrokken partijen laten zien dat zij zich committeren aan deze planning. [REDACTED] reageerde enthousiast.

Michiel neemt de organisatie van deze happening op zich.

Groet
Bert

Van: Coenen, Bert
Verzonden: vrijdag 17 november 2017 15:23
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED] Greeven, Jan
Onderwerp: update vaststelling planning Uithoflijn

[REDACTED]

Zou jij onderstaande mail namens mij naar medewerkers POUHL willen mailen?

Beste collega's,

Vorige week hebben Bert en [REDACTED] ons bijgepraat over de ontwikkelingen in de planning. Zij hebben toen verteld dat de drie bestuurders (gedeputeerde Verbeek-Nijhof en wethouders Van Hooijdonk en Everhardt) hebben gevraagd om nog één check te doen op de robuustheid van de voorgestelde planning. De vraag was na te gaan of het verhoogde risico rond de directieleveringen invloed heeft op de deterministische planning (= stuurplanning voor POUHL, BAM e.d.). Inmiddels is die check gedaan en is gebleken dat deze planning niet verandert.

Besluitvorming 29 november

Het bestuurlijk overleg waar deze stuurplanning ter instemming wordt voorgelegd, is verschoven van 22 naar 29 november. Dit omdat wethouder Victor Everhardt er taken bij heeft gekregen doordat hij tijdelijk waarnemend burgemeester is. De 29^e zal ook de integrale hoofdlijnenplanning worden besproken. Dit is de planning die extern gecommuniceerd zal worden, bijvoorbeeld via onze site waar nu nog de oude versie staat. Zie [hier](#). Intern hanteren alle partijen die aan de Uithoflijn werken, waaronder POUHL, provincie, gemeente en BAM CUU, de stuurplanning. De meest actuele versie hiervan kunnen jullie opvragen bij Jonathan van Diemen.

Bijpraatmoment

Afgesproken is dat vlak na het bestuurlijk overleg op de 29^e de betrokken medewerkers van POUHL, provincie, gemeente en BAM CUU gezamenlijk geïnformeerd worden over de nieuwe plannings. Dan zal ook het verschil tussen de stuurplanning en de integrale hoofdlijnenplanning toegelicht worden. [REDACTED] neemt de organisatie van deze happening op zich.

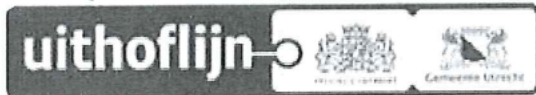
Openbaarmaking

Na instemming van het bestuurlijk overleg op 29 november zullen B&W en GS de planning formeel vaststellen. Dat zal direct de dinsdag daarop zijn (5 december) of nog een week later. Vlak daarna (wellicht dezelfde dag) zullen Raad en Staten over de nieuwe planning worden geïnformeerd. Dat gebeurt per brief, die tegelijkertijd online gepubliceerd wordt. In deze brief is de integrale hoofdlijnenplanning opgenomen. Tot dat moment wordt er over de nieuwe planning niet extern gecommuniceerd.

Met vriendelijke groet,

Bert Coenen
Projectdirecteur Uithoflijn

wij bouwen aan de



Laan van Maarschalkerweerd 2a
Postbus 8406 | 3503 PK Utrecht



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print!

Agenda bestuurlijk overleg

Uithoflijn/Stationsgebied

wij bouwen aan de



Overleg: Bestuurlijk Overleg Uithoflijn/Stationsgebied
 Datum: 29 november 2017
 Tijd: 13.00 - 13.55 uur
 Plaats: Provinciehuis Utrecht, collegekamer
 Aanwezig: Jacqueline Verbeek-Nijhof (voorzitter), Lot van Hooijdonk, Victor Everhardt, Rob Brugts, René Groen, Dick Jonkers, Peter Nelissen, Bert Coenen, Simon Roozen, Jan Greeven, [REDACTED]
 Afwezig: -

-
1. **Opening en mededelingen** 13.00-13.10
2. **Bestuurlijke herijking start exploitatie** 13.10-13.20

In het bestuurlijk overleg van 3 november is een notitie behandeld over de herijking van de start van de exploitatie. In dat overleg kwam het risico m.b.t. de directielevering Bombardier naar voren als een tot dan toe bestuurlijk onderbelicht risico. Naar aanleiding daarvan is de afgelopen drie weken de herijkte planning opnieuw tegen het licht gehouden; daarvoor is o.a. een audit uitgevoerd naar de levering van het beveiligingssysteem door Bombardier. De belangrijkste conclusie is dat de analyse van Riskeenering geen andere data heeft opgeleverd voor de P85-planning. Wel is gebleken dat de mijlpalen van de interface tussen Bombardier en de AHOB nu op het kritieke pad liggen voor het Testbedrijf van de deexploitatie. In de Directieraad Uithoflijn zijn afspraken gemaakt hoe het kritieke proces van Bombardier en de AHOB te bewaken.

Dit betekent dat onderstaande data voor de Stuurplanning en planning horende bij de P-85 waarde niet zijn gewijzigd t.o.v. het laatste bestuurlijk overleg.

Onderwerp	Deel exploitatie	Volledige exploitatie
Stuurplanning	Medio maart 2019	Begin juli 2019
P85	Medio september 2019	Medio december 2019

Op basis van deze stuurplanning en onzekerheidsanalyse blijft de boodschap in de bestuurlijke brief aan PS en Raad voor start (deel)exploitatie van de Uithoflijn: *"Volgens de nieuwe planning start de volledige exploitatie van de Uithoflijn in december 2019. Hieraan voorafgaand starten we in de tweede helft van 2019 met een gedeeltelijke exploitatie tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof."*

3. **Bestuurlijke brief, halfjaarrapportage, communicatie (bijlagen 3.1, 3.2)** 13.20-13.40

In aansluiting op voorgaande agendapunt is een bestuurlijke brief ambtelijk afgestemd tussen PU en GU. Deze ligt in concept voor en zal na vaststelling worden doorgeleid naar beide Colleges. De voorliggende versie is gewijzigd ten opzichte van de versie die voorlag in het bestuurlijk overleg van 3 november. De belangrijkste wijziging is dat de issues die leiden tot vertraging evenwichtiger zijn beschreven.

De halfjaarrapportage over 2017 H1 ligt ook voor en dient te worden vastgesteld door de leden van de Stuurgroep Uithoflijn. Deze is niet inhoudelijk gewijzigd ten opzichte van de versie die voorlag op 3 november. Voorgesteld wordt om deze halfjaarrapportage mee te sturen als bijlage bij de brief.

Voorstel:

- Vaststellen Halfjaarrapportage 2017-H1 door leden Stuurgroep Uithoflijn en hier separaat verslag van laten maken (SG Uithoflijn);
- Instemmen met concept staten-/raadsbrief.

Als bijlagen zijn toegevoegd:

- Concept Staten-/raadsbrief
- Concept Halfjaarrapportage 2017-H1

4. Spoorboekje na Bestuurlijk Overleg 13.40-13.45

- 30 november - Afronden Staten-/raadsbrief en concept Halfjaarrapportage 2017-H1
- 5 december - Behandelen in GS en B&W, informeren stakeholders
- 6 december - (telefonisch) informeren belangrijkste stakeholders (o.a. Uithofpartners)
- 6 december - 12 uur, Versturen Staten-/raadsbrief en Halfjaarrapportage, plus GEHEIME memo over financiële consequenties
- 15 januari 2018 - behandeling MME Statenvoorstel over de financiën
- 5 februari 2018 - Vaststelling/goedkeuring in PS
- Voorjaarsnota – dekkingsvoorstellen GU in Raad

5. Verslagen 13.45-13.50

Verslag 26 september 2017 *(bijlage 5.1)*

Voorstel:

- Verslag vaststellen.

Verslag 3 november 2017 *(bijlage 5.2)*

Voorstel:

- Verslag vaststellen.

6. Rondvraag en Sluiting 13.50-13.55

27-11-2017 - mail - BO Uithoflijn / Stationsgebied
agenda 29 november

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 27 november 2017 17:25
Aan: Everhardt, Victor; Hooijdonk, Lot van; Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Nelissen, Peter; Brugts, Rob; Groen, René; Jonkers, Dick; Coenen, Bert; Greeven, Jan; Roozen, Simon; [REDACTED]
Onderwerp: BO Uithoflijn/Stationsgebied; agenda 29 november
Bijlagen: 171129_Agenda Bestuurlijk overleg Uithoflijn-Stationsgebied 29 november ...pdf; 171129_Bijlage 3.1 Bestuurlijke brief concept 5.0.pdf; 171129_Bijlage 3.2 Rapportage 2017 H1 versie definitief tbv BO.pdf; 171129_Bijlage 5.1 Concept-verslag BO Stationsgebied-Uithoflijn van 26 september.pdf; 171129_Bijlage 5.2 Concept-verslag BO Stationsgebied-Uithoflijn van 3 november.pdf
Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Voltooid

Geachte bestuurders,

Bijgevoegd de agenda en stukken voor het Bestuurlijk Overleg Uithoflijn/Stationsgebied op 29 november.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectsecretaris Uithoflijn

"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".

Bestuurlijke Voortgangsrapportage 2017-H1

wij bouwen aan de



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)	

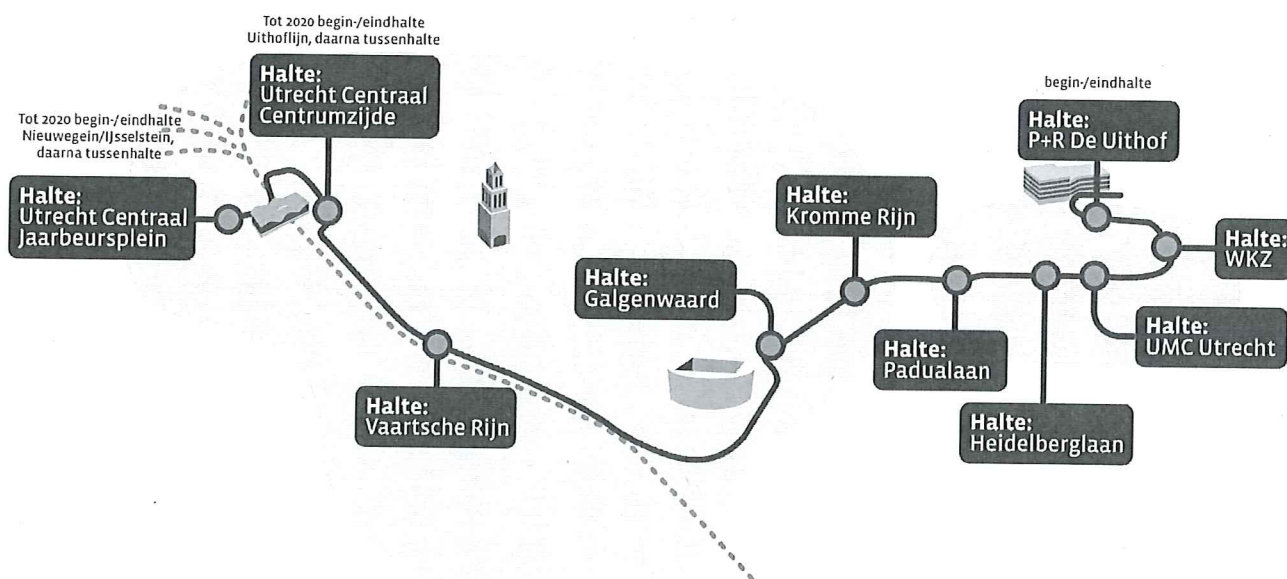
Betekenis kleuren:

- 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 door koppeling 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	

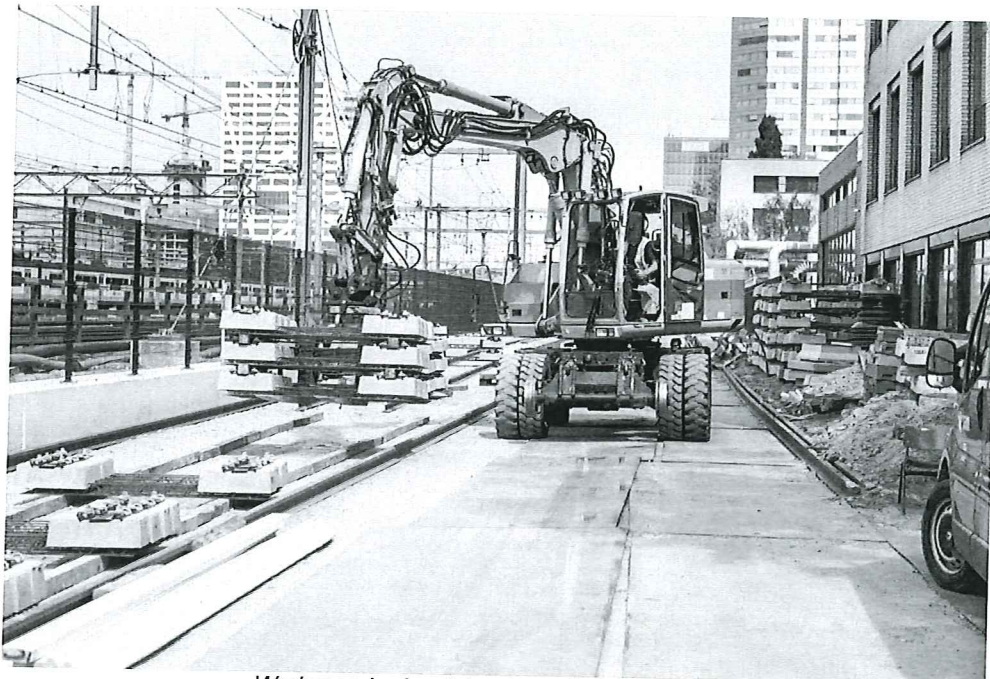
3 Voortgangsrapportage

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 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.
- 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 transporen 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

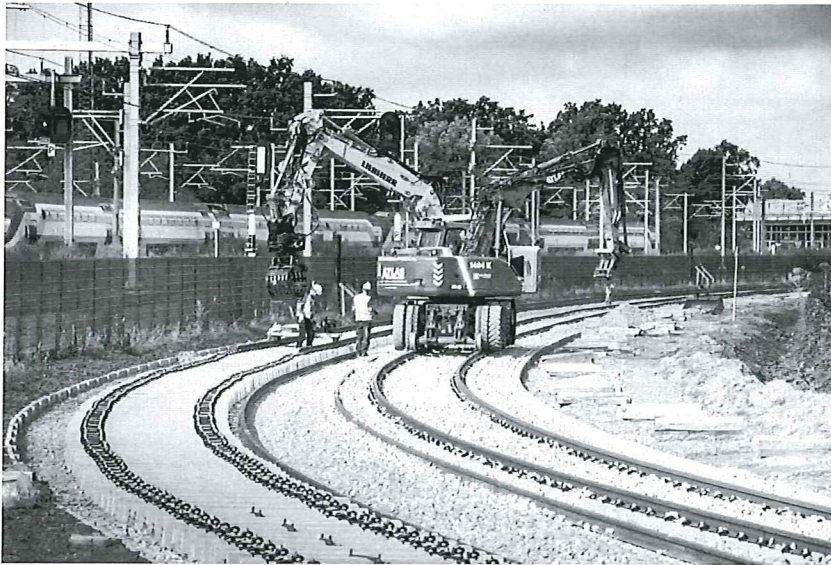
De planning van de aanleg van de integrale infrastructuur blijft onder druk staan. Dit komt vooral door de gelijktijdige realisatie van diverse projecten in het Stationsgebied met een grote mate van onderlinge afhankelijkheid.

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.

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</p> <p>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: 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, 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.).

Het risicoprofiel wordt enerzijds positief beïnvloed door de grote mate van zekerheid van de kosten op het tracé-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.

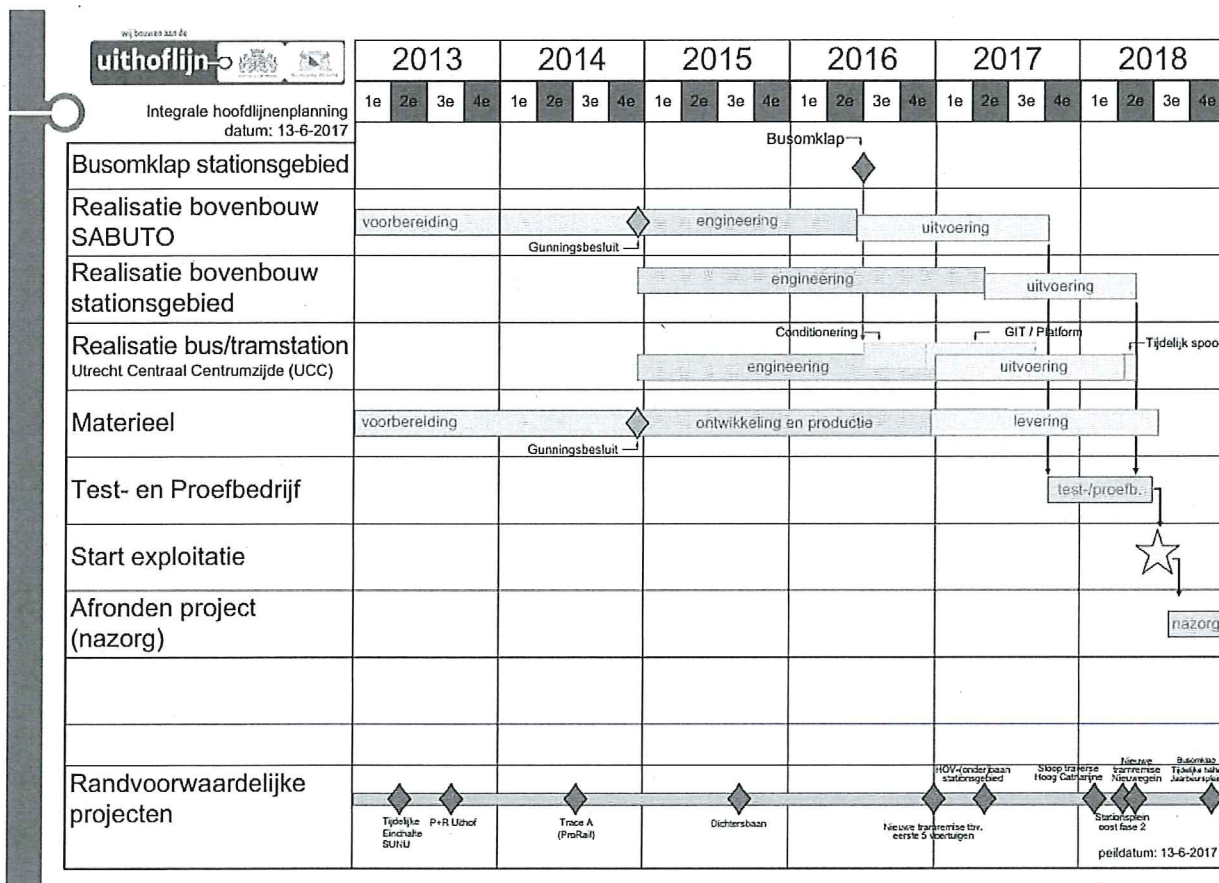
Tracédeel SABUTO

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 stuurt 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.

Top-risico's in het risico-dossier van de Uithoflijn zijn:

Elektromagnetische beïnvloeding in USP De Uithof

Het risico op elektromagnetische beïnvloeding van extreem gevoelige apparatuur van het UMC Utrecht en de Universiteit Utrecht langs de trambaan kan pas na de testfase in USP De Uithof definitief worden uitgesloten (Q3 2018). Er zijn verschillende beheersmaatregelen die we nemen om dit risico weg te nemen. In het uiterste geval 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 erg klein is, maken we hier specifiek nog melding van, aangezien de impact erg groot is.

Systeemintegratie onvoldoende, geen toestemming van ILT

Versillende systemen van diverse leveranciers (waaronder ook directieleveringen) moeten geïntegreerd worden en leiden tot een veilig systeem. Dit wordt getest en getoetst. Na toestemming van ILT kan gestart worden met beproeven en uiteindelijk exploitatie. Indien systemen onvoldoende integreren, of directieleveranties vertragen en bepaalde onderdelen niet of nog niet functioneren, kan toestemming onthouden worden. Gezien het groot aantal samenwerkende systemen, is dit bij infrastructuurprojecten altijd een hoog risico.

27-11-2017 - bslage 3.1 BO 29 november

CONCEPT5 Statenbrief / Raadsbrief

Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage november 2017

Bijlagen: halfjaarrapportage Uithoflijn 2017-H1

Geachte leden van Provinciale Staten /de Raad,

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

Volgens de nieuwe planning start de volledige exploitatie van de Uithoflijn in december 2019. Hieraan voorafgaand starten we in de tweede helft van 2019 met een gedeeltelijke exploitatie tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof. Deze planning is gebaseerd op een haalbaarheidsanalyse en heeft volgens de uitgevoerde risicoanalyse een kans van slagen van 85%.

We hebben u eerder geïnformeerd dat een aantal tegenvallers plaats heeft gevonden met veel impact op de planning van ons project. In het stationsgebied is de complexiteit onverminderd groot. Op het tracé richting USP De Uithof hebben we te maken gehad met tegenvallers in de ondergrond (kabels, leidingen en andere obstakels). Ook moeten op dit deel van het tracé nog onderdelen voor de besturing en de veiligheid van het spoor worden ingepast die goed moeten aansluiten op de bestaande systemen van het tramsysteem naar Nieuwegein/IJsselstein.

In de afgelopen periode hebben we de planning en risico's uitgebreid tegen het licht gehouden, om te komen tot een nieuwe, haalbare planning waarbij de veiligheid voor de reiziger niet in het geding komt en kosten en baten goed zijn afgewogen. Deze nieuwe planning laat zien dat ingebruikname in 2018 niet haalbaar is. Om wel zo snel mogelijk het materieel in gebruik te kunnen nemen en ervaring op te doen met de nieuwe lijn gaat de Uithoflijn gefaseerd in gebruik. Op deze wijze kunnen we tijdens het afbouwen van het spoor in het stationsgebied alvast gebruik maken van het tracé om reizigers te vervoeren tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof.

Constateringen

Het doorrijdbaar maken van het tracé door het stationsgebied (eerst alleen spoor, later ook bovenleidingen) is één van de meest kritieke mijlpalen om de Uithoflijn in gebruik te kunnen nemen. Via het spoor moeten de tramstellen worden aangevoerd vanuit de remise in Nieuwegein en hier ook regelmatig weer naar terugkeren voor onderhoud.

Een aantal testen kan worden uitgevoerd met tramstellen die per dieplader over de weg worden aangevoerd. Zo is het eerste tramstel al een paar weken in USP De Uithof geweest om een aantal testen uit te voeren. Het daadwerkelijk beproeven van de lijn kan echter pas gebeuren als het

stationsgebied doorrolbaar (zonder bovenleidingen) of doorrijdbaar is. Voor het uitvoeren van de proeven en het testen op robuustheid zijn veel tramstellen nodig, die ook met enige regelmaat terug moeten naar de remise. Dit is niet met diepladers te organiseren.

Het realiseren van een stabiele ondergrond waarop de benodigde spoorconstructie kan worden aangebracht, het beschikbaar maken van veilige werkkerreinen (waarbij de expeditie is ingepast) en het heien met een hoogtebeperking onder Utrecht Centraal kost extra tijd. Ook moet de fundering van een deel van het spoor opnieuw ontworpen en ingepland worden. Door deze lukt het pas later dan voorzien om een bruikbaar spoor in het stationsgebied beschikbaar te hebben om tramstellen aan- en af te voeren.

Maar, zoals gemeld, ook op de rest van de lijn hebben we een aantal tegenslagen. Ondanks de grote inspanning die we afgelopen maanden hebben gepleegd, lukt het niet om tijdig gereed te zijn voor het integraal testen en beproeven van de lijn. Op verschillende plekken is de aannemer nog aan het werk en moeten nog onderdelen voor de besturing en veiligheid van het spoor worden ingepast.

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

Op basis van de nieuwe planning kan de Uithoflijn in het tweede deel van 2019 gefaseerd in gebruik. De gedeeltelijke exploitatie vanaf Vaartsche Rijn geeft de mogelijkheid om ervaring op te doen zonder piekbelasting. Zodra de volledige exploitatie van de Uithoflijn start en buslijn 12 vervalt, moet de lijn namelijk voldoende robuust zijn voor het veilig afhandelen van de grote stroom reizigers die van de Uithoflijn gebruik gaat maken¹.

Binnen deze condities lijkt het dus naar verwachting, zoals hiervoor gesteld, mogelijk om de Uithoflijn in de tweede helft van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen:

- We starten met het in gebruik nemen van het grootste deel van het tracé vanaf halte Vaartsche Rijn tot en met P+R De Uithof. Zo kunnen we het beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast benutten om reizigers te vervoeren, ervaring op te doen en eventuele kinderziektes op te lossen.
- In december 2019 wordt gestart met de volledige exploitatie van de Uithoflijn. Dan vervalt buslijn 12 en rijdt de tram op werkdagen met de dienstregeling van 16 keer per uur in beide richtingen.

Bij het bepalen van deze mijlpalen is een slagingskans van 85% gehanteerd. Dit is de uitkomst van een beproefde haalbaarheids- en risicoanalyse die we hebben toegepast op de geactualiseerde planning. Het hanteren van een slagingskans van 85% is gebruikelijk bij grote infrastructuurprojecten. Bij dit soort complexe projecten blijft altijd een marge van onzekerheid tot daadwerkelijke oplevering bestaan. Via de risicoanalyse wordt bepaald wat de omvang van risico's is en hoe deze beheerst kunnen worden. Vervolgens kan worden berekend wat de slagingskans is om de mijlpalen in het project te halen. Een slagingskans van 85% is hoog en daarmee achten wij de planning realistisch.

Om het realiteitsgehalte hoog te houden hebben we hele specifieke risico's met een kleine kans van optreden buiten beschouwing gelaten bij het vaststellen van de nieuwe planning. Mocht een

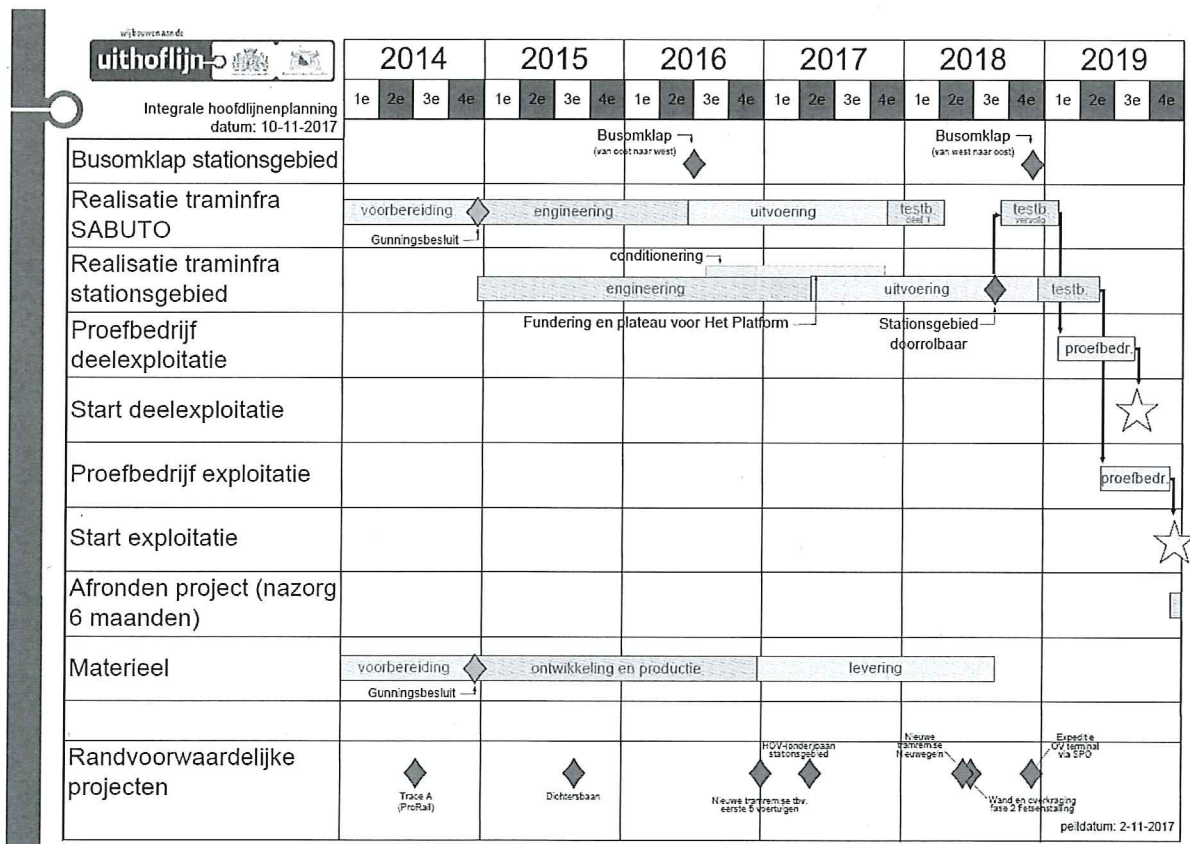
¹ De Uithoflijn zal direct bij in gebruik name een van de drukst bereden tramlijnen in Nederland zijn. Dit stelt hoge eisen aan het proefbedrijf en goede voorbereiding op exploitatie.

dergelijk risico toch optreden, dan wordt u hierover natuurlijk geïnformeerd. In de bijgevoegde halfjaarrapportage vindt u een overzicht van een aantal van deze risico's en een beschrijving van de ontwikkeling van het risicoprofiel.

De bijgestelde planning voor de realisatie van de hele lijn is met betrokken partijen (opdrachtgevers, projectorganisatie, aannemers, beheerders, exploitant) afgestemd en extern getoetst en wordt als haalbaar en solide gezien.

Wij zullen strak sturen op het binnen de nieuwe planning opleveren van de Uithoflijn. We zullen ook nog meer aandacht besteden aan een intensivering van de samenwerking en afstemming tussen projectorganisatie, beheerorganisatie en OV-exploitatie, om zo tot een goede en soepele ingebruikname te komen.

Schematisch ziet de nieuwe planning er als volgt uit:



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 traminlijn, waarbij ook deels over een gecombineerde bus- en tramlijn wordt gereden en door het drukke Utrecht Science Park, vraagt echter om een gedegen testperiode en voldoende beproeving. Hierbij worden niet alleen de infrastructuur en het materieel getest, maar ook moeten trambestuurders, buschauffeurs en medeweggebruikers 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.

Voordelen van gefaseerde ingebruikname

We hebben de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen van het al dan niet in de tweede helft van 2019 starten met de exploitatie vanaf Vaartsche Rijn. Daarbij hebben we 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 ingebruikname 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 ingebruikname.

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 extra kosten gemoeid. Ook het gefaseerd in gebruik nemen kost geld, hoewel dat een beperkt bedrag betreft.

Aangezien we momenteel nog in gesprek zijn met onze aannemer traminfrastructuur, met diverse leveranciers en met de concessiehouder voor U-OV, kunnen wij momenteel nog geen bedragen noemen. Dat zou onze positie benadelen.

Duidelijk is wel dat er verdragingskosten zijn en deze moeten worden gedekt door de beide opdrachtgevers.

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 vergadering van januari 2018 / Voorjaarsnota 2018 zullen worden ingebracht.

Hoogachtend,

27-11-2017 : bijlage 2 - stuurgroep Uithoflijn 29 november

wij bouwen aan de

Kwartaalrapportage 2017-1



Periode 1 januari 2017 – 31 maart 2017
Opdrachtgever: Stuurgroep Uithoflijn
Opdrachtnemer: Projectdirecteur Uithoflijn
Auteur: MT projectorganisatie Uithoflijn

Colofon

Projectnaam	Uithoflijn
Projectfase	Realisatiefase
Nummer	KR-UHL-16

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
2 Voortgang project	5
2.1 Algemeen	5
2.2 Traminfrastructuur	6
2.3 Trammaterieel	7
2.4 Randvoorwaardelijke projecten	8
2.5 Voorbereiding exploitatie en beheer	8
2.6 Bedrijfsvoering & Contractering.....	9
3 Financiën	11
4 Planning	13
5 Risico's	15
Bijlage 1: Financiële tabellen	17
Bijlage 2: Financiële grafieken	19
Bijlage 3: Integrale hoofdplanning project Uithoflijn	22
Bijlage 4: Update risicodossier Uithoflijn Q1 2017	23

1 Inleiding

Voor u ligt kwartaalrapportage 2017-1 van het project Uithoflijn. De rapportage legt de focus op informatie die nieuw is ten opzichte van de vorige rapportages. Voor de halfjaarrapportages wordt een uitgebreidere structuur aangehouden, omdat deze ook toegankelijk moet zijn voor lezers met meer afstand tot het project.

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








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

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

2 Voortgang project

2.1 Algemeen

Stoplichtrapportage

Planning Infrastructuur SABUTO	
Planning Infrastructuur OVT	
Planning Trammaterieel	
Risico Traminfrastructuur	
Risico Trammaterieel	
Kostendekking Traminfrastructuur	
Kostendekking Trammaterieel	

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 of dreigen zich voor te doen, vrijwel geen beheersmaatregelen mogelijk

Actuele ontwikkelingen

Het eerste kwartaal van 2017 is een start gemaakt met een nieuwe vorm van samenwerken met de aannemer infrastructuur. Een escalatiemodel en externe adviseur moeten ervoor zorgen dat bestaande geschillen niet in de weg blijven zitten op de werkvloer. Gezamenlijk wordt een inspanning gepleegd om de bovenbouw op tijd te kunnen realiseren, ondanks tegenslagen, verschillen van inzicht en complexiteit.

Dit is voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer zoeken naar de manier die tot het beste resultaat leidt. Elkaar meer opzoeken, afstemmen en geschillen escaleren vraagt continue om energie en geduld. Maar het leidt wel tot resultaat. De eerste geschillen zijn via de geschillencommissie beslecht en de contouren van een gezamenlijk gedeelde planning beginnen vorm te krijgen.

Voor het SABUTO deel (tram tracé exclusief het stationsgebied) is er zicht op versnellingsmaatregelen waarmee de beoogde indienststellingsdatum van medio 2018 haalbaar lijkt, maar nog steeds risicovol is.

Voor het stationsgebied zijn de onzekerheden groter en maakt de afhankelijkheid met andere ontwikkelpartijen het zeer complex om tot een afgestemde planning te komen (instabiliteit overall planning binnen het stationsgebied). Daarom staat de planning voor het stationsgebied op rood in bovenstaande stoplichtrapportage. In het tweede kwartaal zal daarom blijvend inzet nodig zijn om te komen tot een gezamenlijk plan van aanpak om de Uithoflijn als geheel volgens planning en programma van eisen op te leveren. Voor de toegenomen planningsdruk zijn maatregelen voorgesteld om deze te verminderen en een passende werkwijze vast te stellen. De besluitvorming omtrent deze maatregelen wordt voorzien in het tweede kwartaal van 2017.

Op het vlak van het trammaterieel is het jaar begonnen met de presentatie van de eerste tram in de remise Nieuwegein aan het publiek. De eerste testritten zijn gemaakt. Zo zijn 's nachts diverse proeven uitgevoerd op het SUNIJ traject tot aan het Jaarbeursplein. Deze testen zijn goed doorlopen en het geluidsniveau blijft ruim binnen de gestelde waarden. De beoogde mijlpaal van 30 juni 2017 voor de eerste 5 trams wordt, door het hertesten van het remsysteem, met enkele weken, niet gehaald. Gezien de beoogde herplanning van start testbedrijf is dit niet kritisch.

De in december doorgevoerde management wijzigingen van POUHL begint vorm te krijgen en het nieuwe managementteam begint goed op elkaar in te spelen. Dit is ook nodig om de complexiteit integraal te managen. Vanuit deze nieuwe structuur is in het eerste kwartaal veel aandacht besteed aan het weer goed zetten van de organisatie, de processen en de medewerkers. Ook heeft medio maart een succesvolle aanbesteding van uiteindelijk 10 functies plaatsgevonden, zodat de bemensing van het project geen risico meer is. Op basis van de Q4 rapportage is het risicoprofiel van het project bijgesteld. De uitwerking van de beheersmaatregelen hiervoor is sterk afhankelijk van het pakket maatregelen dat momenteel wordt afgestemd met de aannemer infrastructuur. In het tweede kwartaal zal duidelijk worden in hoeverre een bijstelling van risicobuffers noodzakelijk wordt geacht. Samen met de halfjaarrapportages zal hierover een bestuurlijke brief worden opgesteld voor Provinciale Staten en de Gemeenteraad.

2.2 Traminfrastructuur

De planning van de aanleg van de integrale infrastructuur blijft onder druk staan. Dit komt vooral door:

- Het aangepaste Uitvoeringsontwerp in De Uithof ten behoeve van het verminderen van magnetische velden ('sectionering');
- De gelijktijdige realisatie van diverse projecten in het Stationsgebied met een grote mate van onderlinge afhankelijkheid en de bijbehorende instabiele overall planning;
- De vertraging in het stationsgebied door tegenvallende aanleg van de GIT, dit vanwege majeure conditioneringsproblematiek.

De projectorganisatie werkt, samen met BAM-CUU, Stationsgebied (gemeente Utrecht) en afdeling OV (provincie Utrecht) aan een update van de integrale planning. In de eerste helft van 2017 wordt een plan van aanpak gemaakt voor de werkzaamheden in 2017 en 2018. Dit blijft begeleid worden door de ingestelde Geschillencommissie; een van de belangrijke instrumenten daarbij is de Monte Carlo analyse op de beoogde plannings.

Stationsgebied

De overdracht van diverse werkterreinen in en rond het stationsgebied en de voorbereiding van werkzaamheden in de zomer van 2017 rond de Tijdelijke Eindhalte en het deeltrace-D tracé zijn opgestart. Teneinde de oorspronkelijk planning óók in het Stationsgebied te halen is het van cruciaal belang dat de huidige Traverse tussen de OVT en Hoog Catharijne in maart 2018 verwijderd is. Daardoor kan een Westelijk en (tijdelijk) Oostelijk doorvoerspoor gerealiseerd worden om tijdens het Proefbedrijf de noodzakelijke trambewegingen van de Remise naar de Uithoflijn en vice versa te garanderen.

De gemeente Utrecht heeft geconstateerd dat het spoor dat door aannemer Van Boekel is aangelegd (viaduct Van Sijpesteijnkade en Leidseveertunnel) niet de juiste spoorbreedte heeft. Er is een principe besluit genomen dat dit opgelost zal worden door middel van het afslijpen van de spoorkoppen, hetgeen plaats zal vinden in de 'bus-luwe' periode tijdens de zomer van 2017.

SABUTO

In De Uithof wordt een aangepast Uitvoeringsontwerp gehanteerd voor de ondergrondse infrastructuur. In het kader van afgesproken versnellingsmaatregelen met BAM-CUU is besloten om op een tweetal cruciale punten het nieuw aanleggen van riolering niet door te voeren. In plaats daarvan is met toestemming van de Gemeentelijk beheerder gekozen voor het re-linen van bestaande riolen.

De eerste testwerkzaamheden hebben plaatsgevonden vanaf de P+R De Uithof en het opstelsterrein in De Uithof. Daarbij is naar voren gekomen dat enkele Directieleveringen, met name het beveiligingssysteem van Bombardier, nog risico's oplevert op de te behalen planning.

Sectionering en magneetvelden

BAM-CUU is zeer consciëntieus bezig met de aanleg van alle sectioneringsbuizen. De magneetveld meetapparatuur staat ook op vier locaties en werkt naar behoren. De eerste nulmeting gegevens worden tegen het einde van het tweede kwartaal verwacht.

In april wordt het Uitvoeringsontwerp door BAM-CUU opgeleverd en beoordeeld door de project organisatie.

2.3 Trammaterieel

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 persberichten naar aanleiding van dit event zijn zeer positief geweest. Vanaf januari zijn de testen op het Remiseterrein gestart en vanaf februari zijn nachtelijke testen gestart op de SUNIJ-lijn. Het project Faciliteren Testen (FT) zorgt daarbij voor de noodzakelijke randvoorwaarden, zoals personele beveiliging van kruisingen. Vanuit POUHL is de test- en integratiemanager verantwoordelijk voor de correcte uitvoering van de testen. CAF levert het testprogramma en de noodzakelijke testapparatuur en personeel. In Q1 zijn vrijwel alle testen succesvol verlopen. Alleen de rem- en tractietesten moeten in Q2 opnieuw uitgevoerd worden, omdat de onderleverancier van CAF een verkeerde parametersetting heeft gebruikt. Dit levert een vertraging van enkele weken op, waardoor de geplande typetoelating op 1 juli 2017 onder druk staat. Dit heeft overigens geen negatieve impact op de integrale planning van de Uithoflijn, omdat de planning van het trammaterieel niet meer op het kritieke pad ligt.

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

- Fase 1, afgerond. Betreft het ontwerp van het Tramvoertuig. Hierbij is van CAF onder meer een safetycase d.d. 21 september 2016 ontvangen inclusief een ISA-statement;
- Fase 2, afgerond. Betreft de Productie & Assemblage van het eerste Tramvoertuig afgesloten met alle benodigde FAT testen. Afsluiting van deze fase heeft plaatsgevonden met het ondertekenen in Zaragoza van het Protocol Transport, aflevering en statische testen d.d. 29 november 2016;
- Fase 3 afgerond. Betreft de statische en dynamische testen op het remiseterrein in Nieuwegein;
- Fase 4 in uitvoering. Betreft het solitair testen op SUNIJ-lijn in openbare ruimte in de nachtelijke uren met personele beveiliging op kruisingen.

In Q2 worden de noodzakelijke VRI testen uitgevoerd, waardoor een overgang naar Fase 5, testen op SUNIJ-lijn tijdens exploitatie, mogelijk wordt.

In Q1 heeft er een voortgangsoverleg met ILT plaatsgevonden. In dit overleg is het proces uitgelegd wat moet leiden tot typetoelating van het trammaterieel. ILT heeft tevens een nachtelijke testrit bijgewoond en hierbij geconcludeerd dat de testen professioneel en veilig worden uitgevoerd.

Op 30 maart heeft zich tijdens het testen een veiligheidsincident voorgedaan. Een onderdeel van de railrem is losgetrild en op de baan terecht gekomen. Het testprogramma is daarna gestopt en CAF heeft een safety-analyse uitgevoerd. De oorzaak was een enkelzijdige fout in de productie, waarna de procedure op dit onderdeel is aangepast. Alle andere railremmen van alle tramvoertuigen zijn gecontroleerd en in orde bevonden. Er een feitenrelaas door PU opgesteld, waaruit geconcludeerd is dat de testen weer veilig konden worden hervat. ILT is geïnformeerd en was tevreden over de professionele afhandeling en open communicatie.

De samenwerking tussen POUHL en de Ontvangstorganisatie bij de afdeling OV is geïntensiveerd zodat de voertuigen adequaat opgenomen kunnen worden in de afdeling Assetmanagement van de afdeling OV van de provincie Utrecht.

In Q1 is het geplande 2^e tramvoertuig niet geleverd in Utrecht. Reden hiervoor is dat tijdens de finale inspectie in de fabriek teveel open punten genoteerd zijn die niet in Utrecht opgelost kunnen worden. Dit heeft tot spanning op de leveringsplanning geleid, maar CAF begrijpt de houding van POUHL en heeft noodzakelijke proces- en kwaliteitsmaatregelen doorgevoerd. Deze vertraging zorgt ervoor dat niet alle 5 tramvoertuigen voor 1 juli geaccepteerd kunnen worden. Dit leidt niet tot een vertraging van de integrale planning van de Uithoflijn.

In Q1 is besloten dat het bestaande deelprojectteam Materieel de begeleiding van de optie voor 22 stuks 41m trams voor het project Vervoerkundige Koppeling uitvoert. Het deelprojectplan inclusief budget voor deze werkzaamheden zal in Q2 door de afdeling projecten van team OV en POUHL worden goedgekeurd.

2.4 Randvoorwaardelijke projecten

Systeemintegratie

Van de 96 onderkende nevenprojecten zijn er inmiddels 39 afgerond plus nog eens 9 afgerond met restpunten (doorgaans het opleveren van de as built documentatie). Van de 48 openstaande projecten worden er 15 uitgevoerd door RTU (nieuwe remise, aansluiting verkeerscentrale, aanpassen SUNIJ lijn voor testen CAF, directieleveringen), 18 zijn randvoorwaardelijke projecten in het stationsgebied of hebben een relatie met de vastgoedontwikkeling in dat gebied, 6 betreffen directieleveringen door andere partijen dan RTU (Gemeente Utrecht, ProRail, Qbuzz, Stedin en Conductis), 3 betreffen projecten in De Uithof en 2 gaan over kabels en leidingen. Overige projecten zijn afstemmingen met Gemeente Utrecht, RWS en ProRail.

Conditioneringsprojecten

Het conditioneren en functievrij maken van tram/bushalte UCC is volgens rapportage van BAM gestuit op belemmeringen in de ondergrond. Deze belemmeringen bestaan uit o.a. de aanwezigheid van oude fundatie resten van Van Gent en Loos, een oude kademuur, een gestuurde boring en/of/in combinatie met verontreinigde grond. Door deze belemmeringen is het volgens BAM-CUU niet meer mogelijk om het werkterrein van de GIT in twee bouwdelen op te leveren/over te dragen aan BAM-CUU, waardoor de voorgenomen gefaseerde bouw (onder andere wisselstraat) wordt gehinderd.

Leveranties

Een deel van de leveranties die geleverd worden door leveranciers in opdracht van Regiotram en gemeente Utrecht verlopen zo goed als volgens de gemaakte planningsafspraken en vormen geen gevaar voor de integrale planning van de traminfrastructuur.

Wel blijft de zorg bestaan over de leverantie van de URTS (Bombardier). Er is geconstateerd door POUHL dat de werkzaamheden met betrekking tot URTS onvoldoende soepel verlopen. De voorgenomen SIT 0 in maart 2017 voor halte P+R is derhalve uitgesteld omdat de installatie nog niet volledig was. Daarop is door Regiotram geacteerd naar de leverancier Bombardier en dat heeft geleid tot een hernieuwd plan van aanpak met planning. Verder spelen nog enkele issues waardoor de leverantie URTS kritisch blijft voor de planning van de integrale traminfrastructuur.

Nevenprojecten Regiotram

Er is nog een issue met betrekking tot de SIM-kaarten die door de boardcomputer in de CAF tram wordt gebruikt. De Provincie Utrecht heeft nog geen SIM kaarten met de juiste instellingen kunnen leveren. Als alternatief wordt nu in overleg met OV gezocht naar een andere leverancier.

Voor de NTR is een aanvullend bodemonderzoek nodig. Het is nog onzeker of er een start kan worden gemaakt met de werkzaamheden. Daarnaast is er nog een veegactie nodig om enkele onduidelijkheden uit het contract op te lossen.

Er is door het IT team van Regiotram middels een straalverbinding een data aansluiting gerealiseerd tussen de OCC en de systemen op de P+R. Doordat het IT team van Regiotram extra maatregelen genomen heeft is de SIT-0 (beperkte scope i.v.m. problemen Bombardier) tijdig uitgevoerd.

2.5 Voorbereiding 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. Daarnaast zijn een deel van de SIT 0 testen een aantal weken uitgesteld omdat de interface met voornamelijk Bombardier in onvoldoende mate is afgestemd en heeft BAM-CUU achterstand opgelopen bij het realiseren van het onderstation dat voor deze eerste testen gebruikt moet worden. Dit moet kritisch gevolgd worden met het oog op de planning van de traminfrastructuur.

- Voor het Test- en Proefbedrijf wordt er inmiddels rekening gehouden met een gedeelde uitvoering qua tracédelen. Voor de tracédelen SABUTO wordt er gestuurd op oktober 2017 om de testen te laten aanvangen. Voor het tracédeel stationsgebied is er nog geen uitgewerkte 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 goedgekeurd in de werkgroep VEB. Door vaststelling van dit plan is er overeenstemming over de type en de duur van de proeven die uitgevoerd gaan/moeten worden om het Proefbedrijf succesvol te kunnen voltooien.

Exploitatie

De (markt)consultatie van het Vervoerplan 2018 start eind mei 2017. Indien er gevolgen zijn vanuit het project die de startdatum van de exploitatie van de Uithoflijn (8 juli 2018) kunnen beïnvloeden, dan is het wenselijk dat dit in mei 2017 inzichtelijk is.

Beheer

De aanbesteding voor de PCA is voor een tweede keer uitgesteld, omdat er nog geen overeengekomen startdatum voor het Proefbedrijf is. Op de startdatum proefbedrijf dient het contract van de PCA in te gaan.

De levering van BAM-CUU met betrekking tot toegezegde afleverdossiers blijft achter. BAM-CUU heeft een planning afgegeven voor het aanleveren van documenten voor het beheer van de infrastructuur, maar de planning is al een aantal keer doorgeschoven, omdat werkzaamheden buiten zijn uitgesteld. Inmiddels is vrijwel het gehele UO door BAM-CUU afgerond en wordt er aan de hand van dit UO informatie opgenomen in de systemen van de beheerder.

2.6 Bedrijfsvoering & Contractering

Safety

De opvolging op de ISA bevindingen uit de ISA audit bij POUHL uitgevoerd begin november 2016 is gaande. In samenwerking met de safety manager vanuit de beheerder PU – OV Asset Management (AM) volgt in mei 2017 een update met presentatie over de indienststellingsvergunning voor het tramvervoersysteem Uithoflijn aan de inspectie ILT en vergunning verstrekker RUD.

De verwerking van reviewpunten vanuit BAM-CUU op de safety case sectionering EMPS, opgesteld door POUHL, is gedaan. BAM-CUU heeft aangegeven dat deze safety case sectionering EMPS passend is op de safety case integrale traminfrastructuur ontwerpfase.

In samenwerking met de afdeling OV van de provincie is een afstemming overleg geweest met VoestAlpine-WBN over het aspect safety van de wissels UHL, een update van de safety case wordt medio april 2017 verwacht. Bombardier heeft geen Uithoflijn specifieke safety case voor URTS (beveiligingssysteem) van het gedeelte De Uithof tijdig geleverd, maar wel een toezegging gedaan voor levering begin april 2017. Ook Strukton heeft de afgesproken datum voor aanlevering van de Uithoflijn specifieke safety case voor de AHOB (overwegbeveiliging) Koningsweg niet gehaald, ook hier is een toezegging gedaan voor levering begin april 2017.

Door de vertraging is nu nog niet voldoende duidelijkheid of Bombardier en Strukton een passende safety case ontwerpfase UHL gereed hebben. Vanuit PU OV, de safety verantwoordelijke binnen projecten, neemt men actie naar de leveranciers om te zorgen dat de safety cases beschikbaar komen.

De gemeente Utrecht heeft een update van het safety statement over de ontwerpen van de kruispunten en verkeersregelinstallatie VRI geleverd, de verwerking van reviewpunten hierop is gaande door de gemeente. De safety cases vanuit BAM-SPO en Van Boekel over de onderbouw stationsgebied hebben nog een update nodig om de openstaande ISA bevindingen te verwerken. Dit wordt door de desbetreffende partijen zelf gedaan. Het safety statement met de controle op safety eisen voor de 4 door gemeente Utrecht afgeronde onderbouw contracten loopt nog binnen POUHL.

De afstemming over hazard maatregelen voor met name instructies is met PU-OV, Qbuzz en hulpdiensten gaande.

Opnieuw is afstemming met ProRail gezocht over de door POUHL en POS gesignaleerde benodigde werkzaamheden voor de stabiliteit middenwand Leidseveertunnel. ProRail neemt hier in april 2017 een

standpunt over in. Indien Prorail besluit tot verbetering van de middenwand, kan dit qua werkzaamheden alleen uitgevoerd worden tijdens de geplande buitendienststelling van de tunnel in de zomerperiode.

V&G

Samen met gemeente Utrecht en provincie Utrecht, afdeling Openbaar Vervoer Assetmanagement is gewerkt aan het thema "objecten langs de baan". Dit thema betreft het opstellen van beheerovereenkomsten met eigenaren van gebouwen langs de trambaan.

Assetmanagement heeft daartoe de 'Handreiking activiteiten nabij tramweg' opgesteld, om de eigenaren en ontwikkelaars beter te kunnen laten zien dat werkzaamheden binnen het ruimtelijk profiel van de trambaan kunnen komen, zoals benoemd in de WijT. Het plan van aanpak wordt geschreven en daarna gaat dit team binnen POUHL aan de slag.

Na aanlevering van de benodigde concept-documenten van BAM CUU over het Testbedrijf is het calamiteitenplan in concept gewijzigd en ter review aangeboden. Daarna zal het door MT POUHL opnieuw worden vastgesteld.

Tijdens V&G rondgangen worden opvolgpunten geconstateerd. Samen met de VGM manager van BAM CUU wordt gekeken hoe en bewaakt of opvolgpunten leiden tot verbetering.

Kwaliteit

Vanuit kwaliteitsmanagement is continue aandacht voor het actueel houden en nakomen van afspraken zoals neergeschreven in het projectplan, de deelprojectplannen en de managementplannen. Dit verloopt voorspoedig, waarbij de actualisatie van de verschillende plannen in het eerste kwartaal is aangevangen en wordt afgerond in het tweede kwartaal. In het eerste kwartaal is het kwaliteitsmanagementsysteem geactualiseerd en in het tweede kwartaal vindt besluitvorming plaats over de set met interne audits samengesteld voor uitvoering in 2017. Ook wordt naast de reguliere auditcyclus vanuit het contractmanagement Traminfrastructuur en Trammaterieel onderzocht welke additionele externe audits gedaan kunnen worden. Dit in het licht van de fase waarin het project zich bevindt en de diverse voorgestelde versnellings- en beheersmaatregelen.

Juridisch management

De focus van de juridische advisering heeft in Q1 gelegen op de ondersteuning van het team Traminfrastructuur vanwege het contractmanagement van het contract met BAM. De ondersteuning heeft vooral bestaan uit het mede-opstellen van stukken voor de geschillencommissie over de uitleg van de nadere overeenkomst en de invloed van VTW's op de planning van de werkzaamheden van BAM. Daarnaast is ondersteuning verleend aan de Europese aanbesteding van een aantal inhuurcontracten via het Dynamisch Aankoop Systeem (DAS) en de enkel- en meervoudige onderhandse aanbestedingen. In samenwerking met OV Assetmanagement, MAO-juridisch, afdeling OV en advocatenkantoor van Benthem en Keulen is een start gemaakt met het proces dat moet leiden tot overeenkomsten met partijen die objecten in eigendom of beheer hebben langs de baan.

3 Financiën

In de onderstaande paragraaf "Financiële ontwikkeling Q1 2017" wordt aandacht besteed aan de financiële ontwikkeling van het project.

VTW analyse

In Q1 is de gehele lijst met VTW's van het contract met BAM geanalyseerd. Deze lijst bevat ca. 250 VTW's met een financiële omvang van in totaal Eur. 13,8 mln. Onderstaande tabel geeft inzicht in de kostentoedeling van VTW's naar partij. In de project prognose is het aandeel VTW's dat voor rekening komt van POUHL opgenomen. Voor de nog te verrekenen VTW's wordt een risicoreservering opgenomen in het risicodossier. In Q2 wordt de verrekening met andere partijen afgestemd.

Overzicht VTW's	Bedragen x 1,0 mln	
Stand per 13-04-2017	€	(ingediend door BAM)
Waarvan "On Hold"	€	VTW's Tijdelijk spoor
Minderwerk OVCP	€	
Gecorrigeerde stand VTW's totaal	€	
Hiervan voor rekening van POUHL	€	
Te verrekenen buiten project:		
Totaal Gemeente	€	
Totaal UU	€	
Totaal UMC	€	
Totaal Provincie	€	
Totaal diversen (GU, RTU, UU, UMC)	€	

Accountantsverklaringen 2015 en 2016

De accountant van de provincie (EY) voert momenteel de controle van de project jaarschijf 2015 uit. Aandachtspunt hierbij is de doorbelasting van de gemeente over 2015 (ca. 6 mln). De, door de gemeente, bijgevoegde accountantsverklaring over deze aanrekening wordt door de provincie accountant opnieuw beoordeeld aan de hand van de eisen uit de subsidie beschikking van I&M. Naar nu blijkt zijn niet alle eisen uit de subsidiebeschikking meegegeven aan de gemeente. Eventuele constatering uit de EY controle over jaarschijf 2015 worden in Q2 verwacht.

Financiële ontwikkeling Q1 2016

Bijlage 1 en 2 bevatten de detailoverzichten van de financiële ontwikkeling van het project. Bijlage 1 is geactualiseerd met de Q1 2017 inzichten waarbij de prognose eindstand en de risicoreservering separaat van elkaar inzichtelijk zijn gemaakt.

Bijlage 2 bevat de oorspronkelijke uitgangspunten van 2012 en wordt geactualiseerd nadat de planningsissues opgelost zijn in de geschillencommissie en de financiële gevolgen hiervan bekend zijn.

Op hoofdlijnen is er de volgende ontwikkeling in Q1 2017 te zien voor het deel traminfra:

- De dekking van de traminfra blijft ongewijzigd;
- De prognose eindstand daalt licht op naar 341,0 mln. door diverse kleine mutaties;
- Het gewogen projectrisico daalt met 0,9 mln. en wordt nader toegelicht in hoofdstuk 5.

Traminfra (* mln)	Q4 2016	Q1 2017
Dekking Traminfra	€ 341,7	€ 341,7
Prognose eindstand	€ 341,6	€ 341,0
Prognose projectresultaat	€ 0,1	€ 0,7
Gewogen integraal projectrisico	€ 28,7	€ 27,8

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

- De dekking van de traminfra blijft ongewijzigd;
- De prognose eindstand daalt licht met 0,5 mln.;
- Het gewogen projectrisico daalt naar 5,7 mln. en wordt toegelicht in hoofdstuk 5.

Materieel (* mln)	Q4 2016	Q1 2017
Dekking Materieel	€ 85,2	€ 85,2
Prognose eindstand	€ 84,5	€ 84,0
Prognose projectresultaat	€ 0,7	€ 1,3
Gewogen integraal projectrisico	€ 6,4	€ 5,7

Vooruitblik Q2 2017

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

1. Analyse van budgetten in relatie tot scope
De budgettering van het project is grotendeels gebaseerd op aannames uit de startperiode van het project. Deze aannames dienen opnieuw getoetst te worden met de huidige inzichten van scope ontwikkeling en budgetuitputting. Dit kan leiden tot een herziening in samenhang tussen individuele budgetregels en bijbehorende scope.
2. Opstellen van een nieuwe budget baseline voor de rest van het project
Bovenstaand punt is input, samen met de actualisatie van de planning, om te komen tot een nieuwe financiële baseline voor het project vast te stellen in de DR en vervolgens SG.

4 Planning

De planning met een einddatum van juli 2018 kent nog steeds een hoog risicoprofiel. De mogelijkheid dat er vertraging optreedt is reëel aanwezig. Zolang de risico's niet zijn opgestreden en de einddatum haalbaar is, wordt de integrale hoofdlijnen planning nog aangehouden. Ten eerste omdat er oplossingen in zicht zijn voor het SABUTO deel. Daarnaast hebben BAM en POUHL in de geschillencommissie aangegeven dat zij er op inzetten om het project in juli 2018, inclusief proefbedrijf, af te ronden. Met dit uitgangspunt wordt op allerlei niveaus (realisatie – BAM / GU / POUHL, testbedrijf – BAM / POUHL en proefbedrijf – POUHL / PU) gewerkt aan het halen van de planning, waarbij de werkzaamheden in het stationsgebied de grootste onzekerheid vormen.

Tracedeel SABUTO

Het afgelopen kwartaal is er met BAM intensief overleg gevoerd over de planning van het tracedeel Adama van Scheltemabaan tot en met het opstel terrein P+R (SABUTO). BAM heeft naar meerdere versnellingsmaatregelen gezocht en die ook gevonden. Daarmee hebben zij de planning (mijlpaal: start testbedrijf) weten te versnellen tot 13 oktober 2017. Daarbij moet opgemerkt worden dat een Monte Carlo analyse aangeeft dat er voor een klein stukje van het trace bij het UMC-Utrecht een redelijke grote mate van onzekerheid is dat 13 oktober 2017 ook gehaald wordt. De overige delen van het trace geven een positiever beeld. Met een Monte Carlo analyse kan door middel van het invoeren van planningsrisico's en kansen berekend worden hoe zeker het is dat een planning gehaald wordt.

Voor het test- en proefbedrijf betekent deze planning dat er voor deze fases 8,5 maanden overblijven, waar oorspronkelijk 12 maanden voor gereserveerd waren. De planning van deze twee fases wordt in Q2 verder uitgewerkt, maar zowel vanuit de testbedrijf- als uit de proefbedrijf groep wordt aangegeven dat 8,5 maanden wellicht voldoende is. In ieder geval wordt er nog niet aangegeven dat de start exploitatiedatum verschoven moet worden.

Ondanks de onzekerheden en verkorte periode voor het test- en proefbedrijf is er gereede kans dat het tracedeel SABUTO tijdig gereed is.

Tracedeel Stationsgebied

Samen met het stationsgebied (Gemeente Utrecht) en BAM wordt er gekeken naar de planning van de Uithoflijn op dit tracedeel. Dit tracedeel is uiterst complex en risicovol door de vele afhankelijkheden met andere partijen. De beheersmaatregelen van POUHL zelf zijn zeer beperkt, de maatregelen moeten voornamelijk uit de planning en fasering van de ontwikkelpartijen van het stationsgebied komen. In Q1 heeft overleg met de partijen in het stationsgebied niet geleid tot een gezamenlijke vast te stellen uitgewerkte planning. In Q2 wordt hiermee verder gegaan en zal zich aftekenen of op dit tracedeel de planning haalbaar is.

De Gemeente Utrecht speelt in het opstellen van de nieuwe planning een belangrijke rol, omdat zij de tracedelen (werkterreinen) voor de Uithoflijn beschikbaar stellen. Op dit moment is alleen het tracedeel ter plaatse van de GIT overgedragen. De andere delen zijn nog niet beschikbaar voor de BAM. Tot week 20 is dat op zich ook geen probleem, omdat BAM op dat moment het uitvoeringsontwerp beschikbaar heeft. Pas als dat ontwerp er is kan er daadwerkelijk gestart worden met realisatie van de Uithoflijn.

De grote uitdaging in het stationsgebied zit bij het tracedeel ten oosten van het toekomstige busstation. Dit deel kent veel afhankelijkheden die van invloed zijn op het beschikbaar komen van het tracedeel, zoals het hijsgat voor de bouw van het stationsplein, ende sloop van de traverse. Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk hoe de fasering precies gaat worden en wat dat gaat betekenen voor de Uithoflijn. Wel is duidelijk dat er naar alternatieven en oplossingen nodig zijn om de planning van start exploitatie medio 2018 te laten passen. POUHL, BAM en het stationsgebied werken in nauw overleg aan deze opgave.

In Q2 wordt er verder gewerkt aan het passend maken van de planning. Daarbij moet ook gedacht worden aan het verkorten van het testbedrijf en het gefaseerd in gebruik nemen van het spoor in het stationsgebied. Hiermee wordt bedoeld dat er zo snel mogelijk een koppeling tussen de remise en tracedeel SABUTO wordt gerealiseerd, zodat het test- en proefbedrijf op SABUTO uitgevoerd kan worden, en dat de delen die niet nodig zijn om SABUTO te bereiken daarna gerealiseerd worden. Ook wordt er gedacht aan een verkort test- en proefbedrijf in het stationsgebied. Wellicht is dit mogelijk, omdat er gebruik gemaakt kan worden van de kennis die opgedaan is bij het test- en proefbedrijf op het tracedeel SABUTO.

Trammaterieel

Het kritieke pad van de levering en acceptatie van het trammaterieel is niet gewijzigd. Er wordt dan ook verwacht dat het trammaterieel de planning van het project niet zal vertragen. Het testbedrijf van voertuig 1 op de SUNIJ lijn is in volle gang. De acceptatie van de 5 eerste (test)trams die voor 30 juni 2017 staat gepland wordt niet gehaald. Echter deze beperkte vertraging heeft geen effect op de integrale planning van de Uithoflijn daar het traminfrastructuur project later wordt opgeleverd.

Nevenprojecten afdeling OV&M

De nevenprojecten van afdeling OV&M van de provincie die van belang zijn voor de Uithoflijn lopen op planning en zijn naar verwachting 'op tijd' gereed.

In bijlage 3 is de ongewijzigde integrale hoofdplanning opgenomen.

5 Risico's

Algemeen:

- Het financieel risicoprofiel van de Uithoflijn is in het eerste kwartaal van 2017 ten opzichte van het vierde kwartaal 2016 licht gedaald.
- Die daling is een gevolg van het elimineren van enkele dubbelstellingen met de prognose eindstand van het project (9 stuks).
- Daar staat tegenover dat de risico's die betrekking hebben op het faseringsvraagstuk in het stationsgebied onverminderd gelden.
- De werkzaamheden voor de levering van de voertuigen lopen (op enkele incidenten na) zo goed als volgens plan, wat inhoudt dat het risicoprofiel van het materieelcontract een verder daling laat zien.

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

Uithoflijn	Stand december 2016		Stand maart 2017		Verschil
	Omvang Gewogen	Aantal	Omvang Gewogen	Aantal	
Contract CAF	[REDACTED]	9 risico's	[REDACTED]	9 risico's	-/ [REDACTED]
Contract BAM CUU	[REDACTED]	51 risico's	[REDACTED]	42 risico's	-/ [REDACTED]

Een deel van het risicoprofiel wordt gevormd door risico's die buiten het projectdomein liggen (8 risico's). Deze risico's kennen voor deze periode een gewogen waarde van € [REDACTED] mln contract BAM CUU en [REDACTED] mln contract CAF.

Bijlage 4 bevat een detaillering van het bovenstaande profiel, waarbij de 10 belangrijkste risico's aan bod komen.

Specifiek:

Inhoudelijk komen de volgende aandachtspunten naar voren:

- Het faseringsvraagstuk voor het tracédeel OVT kent, ondanks intensief overleg, nog geen oplossing en sluit daarmee niet aan op de contractuele afspraken tussen BAM en FOUHL over de beschikbaarheid van het tracédeel voor bouwwerkzaamheden (risico 34a) per aanvang 2017 en past nog niet in het bereiken van de gewenste mijlpaal juli 2018.
- In het afgelopen kwartaal is het dispuut over de uitgangspunten van de aanvullende overeenkomst tussen BAM en FOUHL nagenoeg beslecht. Dit betekent dat er voor het SABUTO deel in principe overeenstemming is om de mijlpaal van november 2017 te bereiken (risico 156). Financiële consequenties hiervoor worden afgehecht in het tweede kwartaal.
- Het risico dat de onderbouw anders is dan verwacht (risico 063) kent momenteel met name drie issues: de kwaliteit van tracédeel D, een benodigde vervangende keerwandconstructie aan de Adama van Scheltemabaan en door BAM gesignaleerde ondergrondse conflicten op het tracédeel OVT en de slechte grondslag van dit tracédeel. Deze vraagstukken zijn immer opportuun.
- Binnen de directieleveranties geldt als aandachtspunt de kwaliteit en tijdigheid van de leveren werkzaamheden door Bombardier (risico 120).
- Besloten is om de optie om een deel van de te leveren CAF voertuigen een half jaar later te leveren, niet in te roepen (risico 084).

Volgend kwartaal:

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

- Het detailleren van de plannings- en kwaliteitsrisico's voor het stationsgebied om aan de hand hiervan gezamenlijk te bepalen of eventuele versnellingsmaatregelen een effect kunnen hebben op de beoogde mijlpaal data. Dit is echter nog steeds uiterst onzeker (risico 34a/b en 156).

- De herstelwerkzaamheden voor tracédeel D, een vervangende keerwandconstructie aan de Adama van Scheltemabaan en ondergrondse conflicten op het deeltracé OVT zijn meer technisch inhoudelijke vraagstukken die tijd behoeven om tot een oplossing te komen. Ook in het komende kwartaal dient bepaald te worden wat een reëel tijdspad is (risico 063).

Bijlage 1: Financiële tabellen

Uithoflijn Infra

TOTAAL UITHOFLIJN Q1-2017

KOSTEN

Rapportage Uithoflijn Q1-2017	10-apr-17	Actueel budget	Aangegane verplichtingen	Realisatie 2017	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Omschrijving							
Historische Kosten	€	24.251.436	€	24.251.436	€	-	€
Totaal personele kosten (P)	€	21.364.102	€	934.427	€	5.971.679	€
Totaal Plan- en VAT kosten (EAT)	€	17.216.646	€	225.839	€	5.053.234	€
Totaal kosten PEAT	€	38.580.748	€	1.160.266	€	11.024.913	€
Totaal Bouwkosten	€	256.515.997	€	6.680.461	€	24.856.671	€
Onvoorzien	€	22.122.523	€	-	€	-	€
Totaal geraamde kosten Uithoflijn	€	341.470.703	€	7.840.727	€	35.881.585	€

RISICODOSSIER

Totaal Risico's Endogene oorzaak	€	21.138.470
Totaal Risico's Exogene oorzaak	€	6.706.250
Verwachtingswaarde Risicodossier Q1-2017	€	27.844.720

RESULTAAT

Totaal kosten + verwachtingswaarde risicodossier	€	340.983.187
---------------------------------------------------------	----------	--------------------

DEKKING

Rapportage Uithoflijn Q1-2017	10-apr-17	Actueel budget	Aangegane verplichtingen	Realisatie 2017	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Omschrijving							
Dekking	€	341.655.221	€	222.421.206	€	119.234.015	€

Dekkingsresultaat = Actueel Budget - Resultaat

672.034

Uithooflijn Materieel

TOTAAL Q1-2017

KOSTEN

Rapportage Uithooflijn Q1-2017	10-apr-17	Actueel budget	Aangegane verplichtingen	Realisatie 2017	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Omschrijving							
Totaal personele kosten (P)		€ 2.918.985	€ 2.213.538	€ 149.036	€ 1.339.059	€ 510.000	€ 2.723.538
Totaal Plan- en VAT kosten (EAT)		€ 2.097.736	€ 1.351.448	€ 127.849	€ 1.066.596	€ 1.199.240	€ 2.550.688
Totaal kosten PEAT		€ 5.016.721	€ 3.564.986	€ 276.885	€ 2.405.655	€ 1.709.240	€ 5.274.226
Totaal Bouwkosten		€ 72.984.064	€ 61.811.839	-	€ 31.956.800	€ 11.172.225	€ 72.984.064
Onvoorzien		€ 6.934.253	-	-	-	-	-
Totaal geraamde kosten Uithooflijn		€ 84.935.039	€ 65.376.825	€ 276.885	€ 34.362.454	€ 12.881.465	€ 78.258.290

RISICODOSSIER

Totaal Risico's Endogene oorzaak	€ 5.305.000
Totaal Risico's Exogene oorzaak	€ 387.500
Verwachtingswaarde Risicodossier Q1-2017	€ 5.692.500

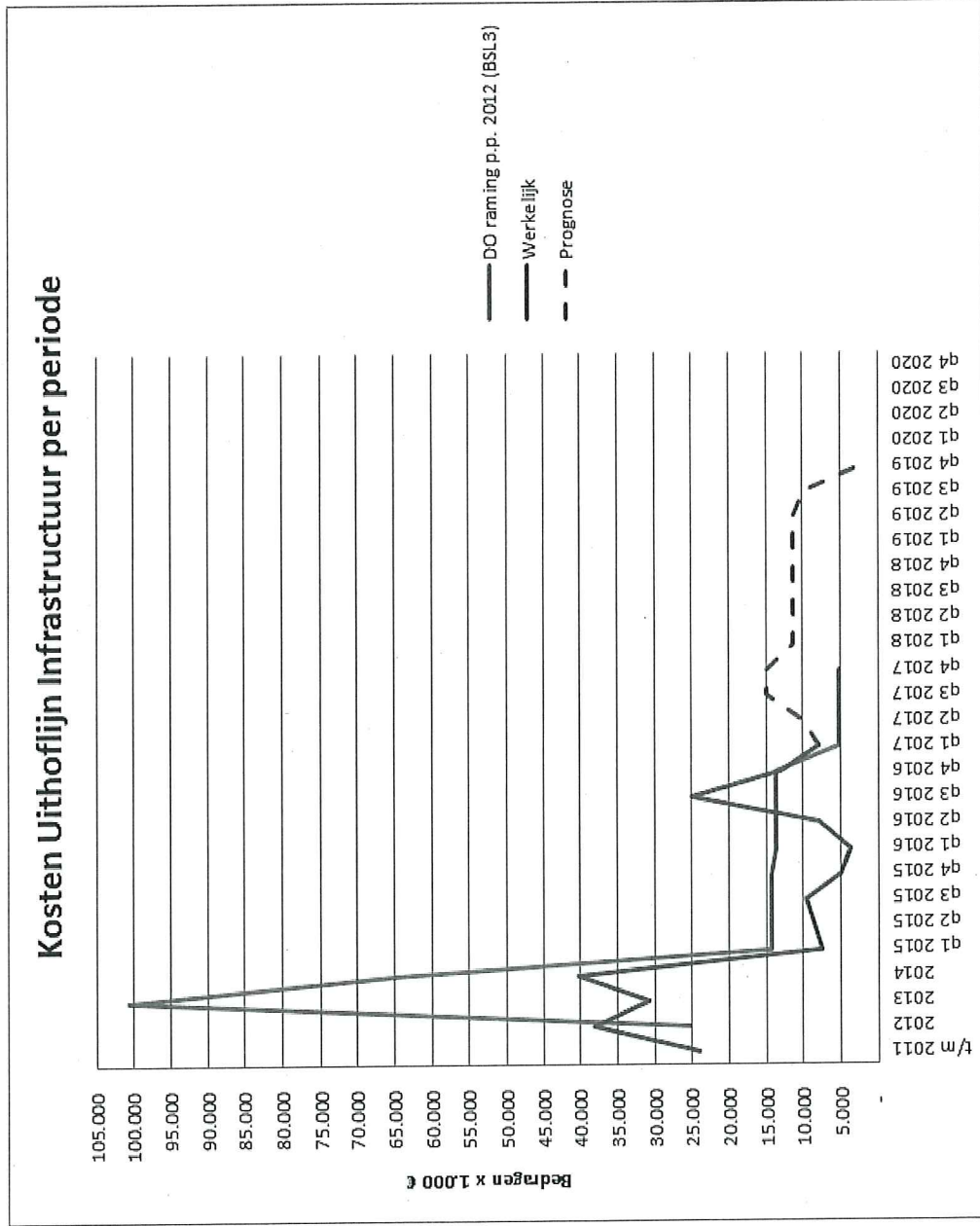
RESULTAAT

Totaal kosten + verwachtingswaarde risicodossier	€ 83.950.790
--------------------------------------------------	--------------

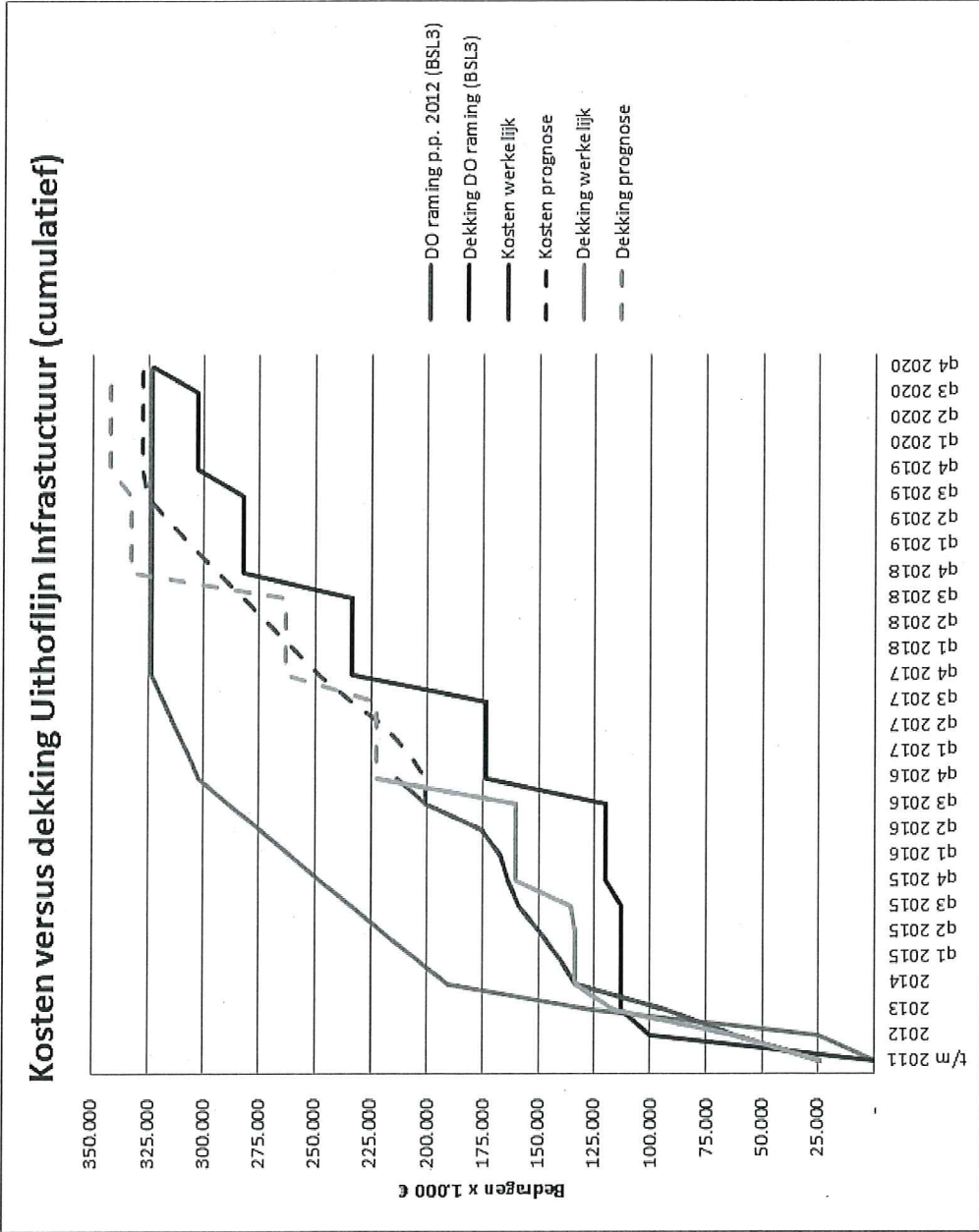
DEKking

Rapportage Uithooflijn Q1-2017	10-apr-17	Actueel budget	Prognose eindstand
Omschrijving			
Dekking		€ 85.204.585	€ 85.204.585
Dekkingsresultaat = Actueel Budget - Resultaat			1.253.794

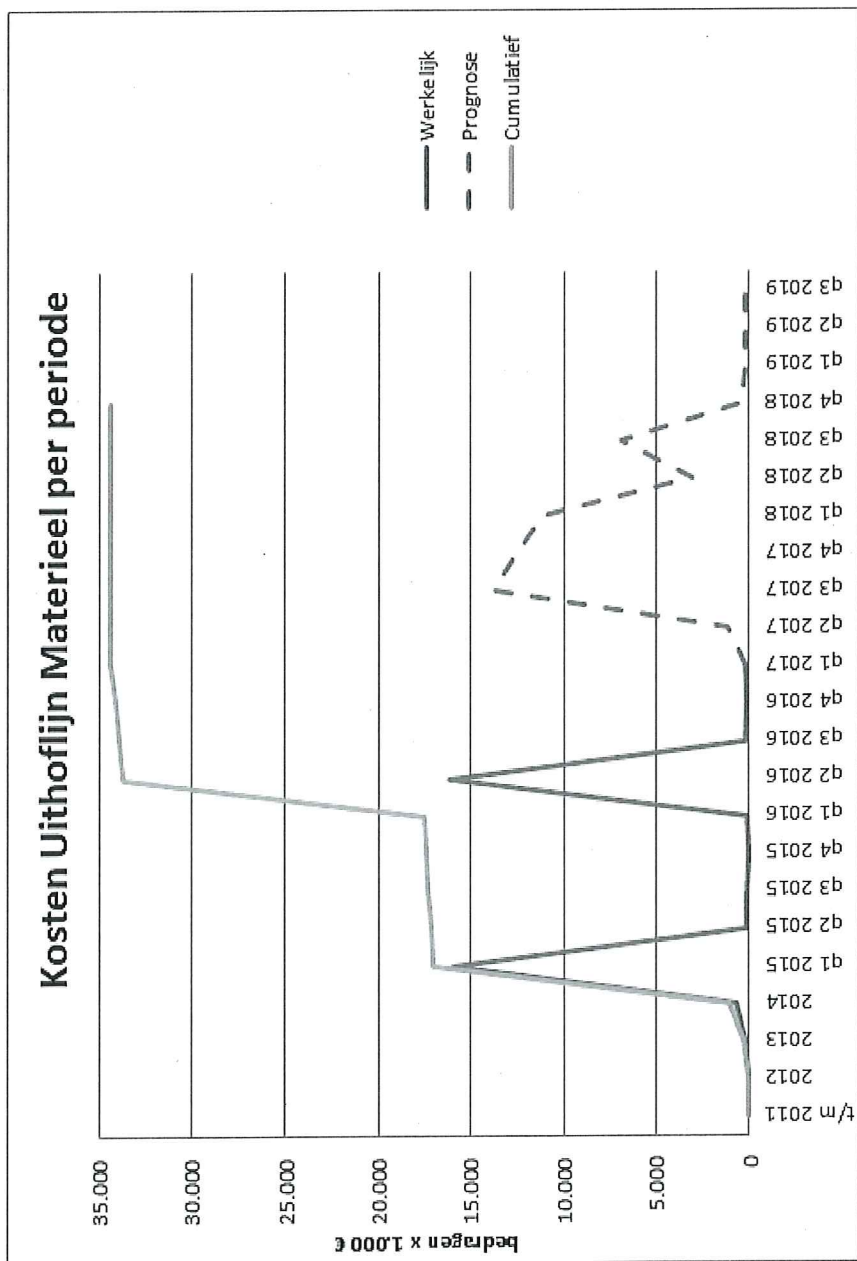
Bijlage 2: Financiële grafieken



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

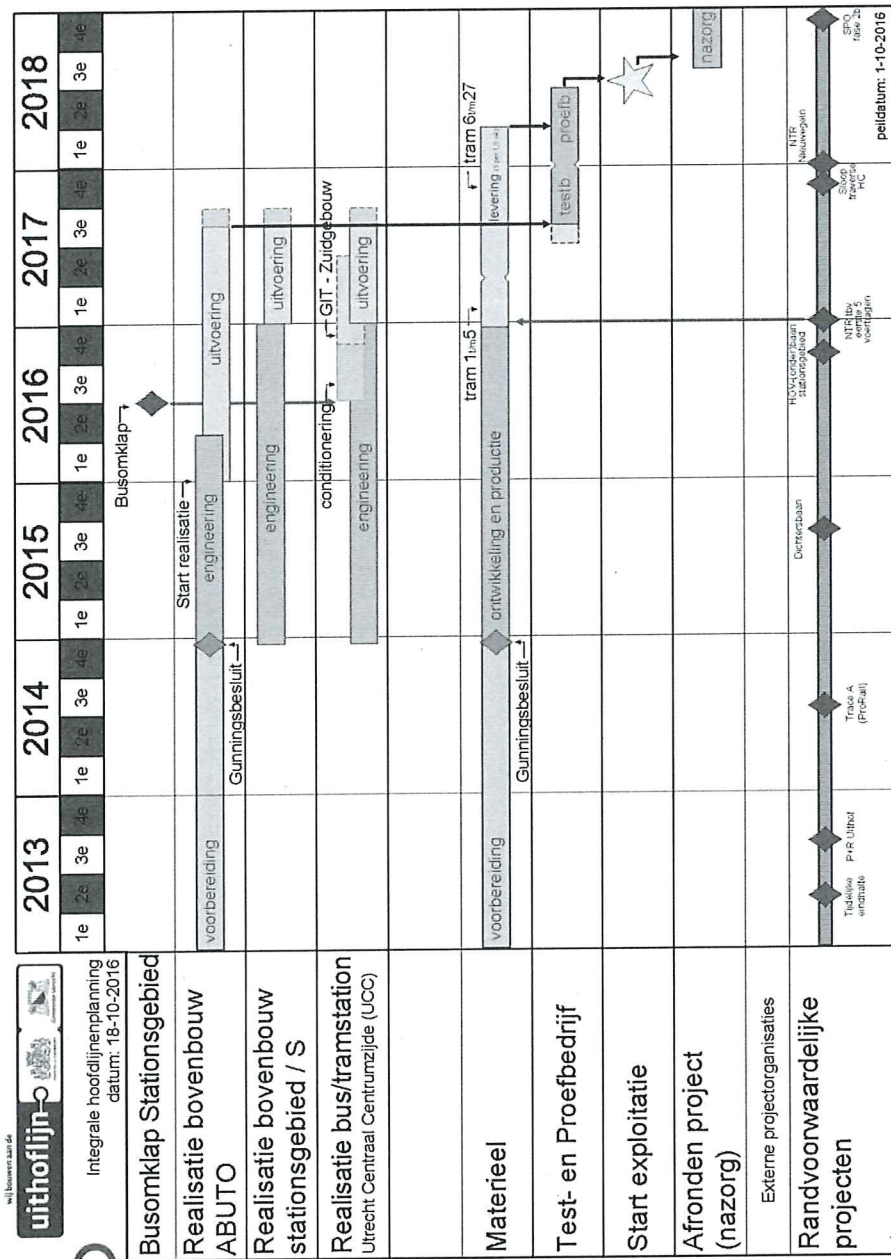


Bovenstaande grafiek geeft de per kwartaal gecumuleerde werkelijke en geprognosticeerde werkelijke en geprognosticeerde kosten, de gecumuleerde werkelijke en geprognosticeerde dekking weer ten opzichte van de oorspronkelijke (Baseline 3) DO Raming en Dekking met prijspeil 2012.



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

Bijlage 3: Integrale hoofdplanning project Uithoflijn



Bijlage 4: Update risicodossier Uithoflijn Q1 2017

De update van het risicodossier bestaat uit:

- De ontwikkeling van de financiële omvang (gewogen).*
- De stand van zaken van de top 10 risico's van het project.

Ontwikkeling van de financiële omvang

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

Uithoflijn	Stand december 2016		Stand maart 2017		Verschil gewogen
	Omvang Gewogen	Aantal	Omvang Gewogen	Aantal	
Contract					
Contract BAM CUU		51 risico's		42 risico's	
waarvan buiten domein		7 risico's		6 risico's	
Contract CAF		9 risico's		9 risico's	
waarvan buiten domein		2 risico's		2 risico's	

Toelichting algemeen:

Het overzicht laat een afname zien bij beide contracten.

De afname bij risico's Materieel komt met name door het verder lager waarderen van risico 153a (Testen van CAF voertuigen op de SUNIJlijn kan niet volgens TIUHL planning plaatsvinden) en het substantieel lager waarderen van risico 149 (Geluid materieel overschrijdt de maximale norm van bestaand bestemmingsplan Pelikaanstraat HOV om de Zuid), omdat kosten voortvloeiend bij het eventueel moeten mitigeren van het risico gebudgetteerd zijn.

De afname bij risico's Infra wordt vooral veroorzaakt door het sluiten van een aantal risico's, omdat eventueel daaraan verbonden kosten zijn meegenomen in de kostenprognose eindstand van het project of dat er overlapping was tussen risico's.

Een deel van het risicoprofiel wordt gevormd door risico's waarvan de oorzaken primair buiten het projectdomein liggen (6 + 2 risico's). Bij Materieel is dit een afname en bij het BAM contract een toename.

Toelichting specifiek

Hieronder wordt de top 10 risico's voor dit kwartaal nader toegelicht

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

Toelichting specifiek, top 10 risico's UHL, kwartaal 1 2017:

Nr	Risico	Onzekerheid	OG:	Oorzaak	Gevolg	Score
1 (1)	034a	Realisatie TIUHL in het stationsgebied kan niet plaatsvinden volgens contractplanning.	<p>OG:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wijziging planning realisatie Voorzetgebouw. 2. Wijziging planning realisatie Noordgebouw. 3. Vertraging werkzaamheden SPO 4. Afstemming tussen partijen van meerdere gelijklopende projecten in of rondom het oostelijke stationsgebied betreffende ontwerp, planning, fasering, uitvoeringsstrategie, verantwoordelijkheden en risicoverdeling leidt niet tot een werkbare fasering voor realisatie TIUHL. 	<p>Oorzaak</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meerkosten door aanvullende maatregelen 2. Kwaliteitsverlies door versnellingsmaatregelen 3. Negatieve publiciteit. 4. Vertraging realisatie tracédeel OVT. 5. Claim BAM CUU 	140 (140)	
<p><i>Toelichting bij risico 34a:</i></p> <p>De onderliggende issues bij dit risico zijn: tijdelijke locatie NS expeditie en expeditieverkeer NS, gebruik bouwterrein Noordgebouw, problematiek wand SPO, beschikbaarheid tracédeel D en conditionering GIT. De huidige fasering van de omliggende werkzaamheden in het stationsgebied, biedt niet de mogelijkheid om de tracédelen OVT en D te realiseren binnen wat is afgesproken in de Aanvullende Overeenkomst tussen POUHL en BAM CUU. Het risico kent een hoge waardering, daar partijen niet een werkende alternatieve fasering hebben weten te overeenkomen.</p> <p><i>De belangrijkste maatregel bij dit risico is een intensieve afstemming tussen de gemeentelijke projectorganisatie van het stationsgebied en POUHL om de onderliggende issues af te hechten. In het afgelopen kwartaal is het niet gelukt om een werkende alternatieve fasering overeen te komen.</i></p>						
2 (2)	034b	Halte UCC (tracédeel OVT) en tracédeel D zijn niet tijdig gereed voor testbedrijf of proefbedrijf.	<p>OG:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Besluitvorming tussen SU en POUHL over te nemen mitigerende maatregelen in zake fasering zijn te laat of onvolledig. 2. Eisen voor werkzaamheden BAM CUU in het stationsgebied zijn niet eenduidig of onvolledig (discussie). 3. Realisatie GIT (Zuidgebouw) compliceert zowel ontwerp als realisatie (afstemming). 4. Uitkomst veiligheidsanalyse vereist aanvullende werkzaamheden die niet inpasbaar blijken in termen van tijd en ruimte. <p>ON:</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. BAM CUU start te laat met UO voor halte UCC (OVT) 6. BAM CUU voert coördinatieverplichting onvoldoende uit. 	<p>Oorzaak</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meerkosten door aanvullende maatregelen 2. Kwaliteitsverlies door versnellingsmaatregelen 3. Negatieve publiciteit. 4. Vertraging start testbedrijf en start proefbedrijf 5. Claim leverancier materieel. 6. Claim concessiehouder. 	140 (140)	
<p><i>Toelichting bij risico 34b:</i></p> <p>De onderliggende issues bij dit risico zijn: vertragingsdiscussie UO, discussie uitgangspunten Aanvullende Overeenkomst, vertraging realisatie GIT, stijgpunten OVT, discussie ondergrondse conflicten OVT en discussie effectiviteit toepassen Tijdelijk Spoor.</p> <p>Dit risico behoort bij 034a en heeft betrekking op mogelijke onzekerheden bij de realisatie van de Uithooflijn in het stationsgebied die binnen de projectscope van de projectorganisatie vallen. <i>De maatregelen bij dit risico zijn, na het oplossen van de geschillen met BAM middels de geschillencommissie, het beoordelen van de effectiviteit van mitigerende maatregelen zoals de S-bocht of het versnellen van werkzaamheden. Dit gebeurt in nauw overleg met de projectorganisatie van het stationsgebied van de gemeente.</i> Het risico kent een hogere waardering, omdat ook in dit kwartaal nog geen overeenstemming is bereikt tussen BAM en POUHL over de aanpak van de genoemde onderliggende issues. Het blijft dan ook uiterst onzeker of de te verrichten werkzaamheden nog binnen de afgesproken mijlpaaldata behaald kunnen worden.</p>						
3 (3)	084	TIUHL wordt te laat opgeleverd in relatie tot leveringsplanning nieuwe Tramvoertuigen.	<p>OG:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tracé is niet gereed voor Testbedrijf, Proefbedrijf of exploitatie. 2. Stationsgebied nog in afbouw, tracédeel is niet beschikbaar. 3. Opsteltraject bij De Uithof is niet gereed. 	<p>Oorzaak</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Extra stallingskosten voor nieuwe trams. 2. Claim leverancier Tramvoertuigen 3. Testen kunnen niet (volledig) uitgevoerd worden; Regiotram accepteert trams niet. 	119 (119)	
<p><i>Toelichting bij risico 084:</i></p> <p>Dit risico is gerelateerd aan de ontwikkelingen van de risico 34a/b; om het te leveren materieel door fabrikant CAF volledig te kunnen testen dient het gehele Uithooflijn tracé door de te testen voertuigen bereiden te kunnen worden. Indien een substantiële vertraging zou optreden bij de realisatie van het tracédeel in het stationsgebied, kan dit tot vertraging van het testen leiden en conflicteren met de leveringsplanning van de voertuigen. <i>In het afgelopen kwartaal is besloten om de optie, om de voertuigen 13 t/m 27 een half jaar later te laten leveren door CAF, niet af te roepen.</i> De kosten bij dit risico hebben betrekking op extra kosten voor stalling, het verlengen van garantie en het aanvullend conditioneren en onderhouden van voertuigen.</p>						

Nr	Risico	Onzekerheid	Oorzaak	Gevolg	Score
4 (4)	156	Uitvoeringsontwerp is niet tijdig gereed.	<p>OG:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acceptatieproces is niet voldoende ingericht of kan door discussie tussen OG/ON niet effectief uitgevoerd worden. <p>ON:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Dispuut tussen OG en ON over vertaling Vraagspecificatie naar Ontwerp (DO/UO). 3. Onvoldoende afstemming met gemeente Utrecht in het kader van de toets Beheer Inrichting Gebruik (BlhG). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realisatie TIUHL vertraagt. 2. Meerwerkkosten om dispuut te beslechten. 3. Meerkosten om uitloop planning te mitigeren. 	108 (108)
<p><i>Toelichting bij risico 156:</i> De onderliggende issues bij dit risico zijn: vertraging UO, discussie uitgangspunten Aanvullende Overeenkomst en VTW discussies. In het derde kwartaal hebben POUHL en BAM een Aanvullende Overeenkomst gesloten om (grotendeels) aan de contractmijlpalen te voldoen binnen de op dat moment geldende omstandigheden. BAM heeft daaropvolgend nieuwe punten naar voren gebracht die een mogelijke vertraging en kosten impliceren. Dit heeft in het vierde kwartaal geleid tot een houding tussen BAM en POUHL die zich kenmerkte door een dispuut op standpunten en veel minder op belangen. Om dit tijt te keren, is afgesproken om de lopende issues middels een geschillencommissie te beslechten en om een betere samenwerkingsvorm te initiëren. <i>Het eerste kwartaal van 2017 heeft deze geschillencommissie voor een deel van de issues een uitspraak gedaan en is een afspraak voor het versnellen van werkzaamheden op het SABUTO-deel op handen.</i></p>					
5 (6)	063	Opgeleverde onderbouw blijkt anders dan verwacht	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gehanteerde posities van poeren en ankers voor het bevestigen van bovenleidingsmasten blijken onjuist. 2. Bevestigingslocaties geluidsschermen en hekwerken blijken anders dan ontworpen. 3. Het kunnen aanbrengen van mantelbuizen blijkt anders dan verwacht. 4. Kwaliteit onderbouw (draagvermogen) voldoet niet aan de uitgangspunten voor te realiseren bovenbouw. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. VTW's 	98 (98)
<p><i>Toelichting bij risico 063:</i> De onderliggende issues bij dit risico zijn: kwaliteit tracédeel D, barriër ProRail (vtw 125) en ondergrondse conflicten deeltracé OVT. Dit risico concentreert zich nu met name op de kwaliteit van tracédeel D (onder andere trekputten, mantelbuizen en bovenleidingsfunderingen/poeren voldoen niet, issues met spoorbreedte en zettingen), de doorlooptijd van het realiseren van een vervangende keerconstructie voor de barriër van ProRail aan de Adama van Scheltemabaan en de aanpak en doorlooptijd van ondergrondse conflicten op het deeltracé OVT. <i>Het bepalen van een aanpak bij de genoemde onderwerpen is, als beheersmaatregel, nog steeds in volle gang, waarbij nog steeds geldt dat een tijdige aanpak van de issues binnen de gestelde mijlpaaldata uiterst onzeker is.</i></p>					
6 (9)	216	Ontwerp stijpunten OVT (trappen en roltrappen) voldoet niet aan nieuwbouwnorm en ppv eis 006.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Halte UCC biedt te weinig ruimte om stijpunten te ontwerpen die aan de nieuwbouwnorm voldoen. 2. Eventueel aanvullende maatregelen om te voldoen blijken onvoldoende. 3. Realiteit van aantal en gedrag reizigers halte UCC wijkt substantieel af van de uitgangspunten in het loopstroomonderzoek. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Minder comfort reizigers op halte UCC. 2. Extra kosten door te nemen aanvullende maatregelen. 3. Discussie met Stakeholders (NS, ProRail). 4. Discussie tussen BAM CUU, POUHL en SU over ontwerpimplementatie. 	96 (96)
<p><i>Toelichting bij risico 216:</i> Dit risico splitst zich toe op een mogelijke vervoerssituatie vanaf 2020, echter de discussie hierover wordt nu gevoerd en dient adequaat begeleid te worden om eventuele aandachtspunten voor de ontwerpimplementatie voor halte UCC goed te stroomlijnen. <i>Dit vertaalt zich in het laten uitvoeren van diverse loopstroomanalyses, het formuleren van eventueel op termijn te nemen maatregelen om loopstromen beter te reguleren en hierover helder te communiceren naar stakeholders.</i> Het risico kent een hogere waardering, omdat aanvullende maatregelen (zoals trappen naar de GIT) nodig lijken.</p>					
7 (12)	110	Afspraken met omgevingspartijen over beheer en onderhoud objecten zijn niet tijdig overeengekomen.	<p>OG:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Derden dienen bezwaar in. 2. Omgevingspartij niet eens met voorgestelde oplossing. 3. Het kader (WLUT) is te ambivalent. <p>ON:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. ON implementeert gemaakte afspraken onvoldoende (uitvoering eisen) tijdens realisatie werk. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vertraging voor start Proefbedrijf. 2. Extra kosten voor aanpassingen. 3. Juridische discussie met derden. 4. Claim beheerders gebouwen. 	95 (80)
<p><i>Toelichting bij risico 110:</i> Dit risico richt zich op het tijdig maken van beheer- en onderhoudsafspraken met gebouwigenaren en beheerders van objecten die dicht naast de trambaan liggen. De voortgang in het maken van afspraken is dusdanig dat dit leidt tot een hogere waardering van het risico. <i>Als belangrijkste beheersmaatregel geldt dat een procesmanager van de gemeente dit issue onder haar hoede heeft genomen.</i></p>					

Nr	Risico	Onzekerheid	Oorzaak	Gevolg	Score
8 (7)	71	Geen akkoord voor start Testbedrijf	<p>OG: 1. Geen goede afstemming met bevoegd gezag tijdens ontwerp en uitvoeringsfase. ON: 2. Onbekendheid met toepassing van de wet Lokaalspoor. 3. ON werkt niet volgens voorschriften. 4. Zwaarwegende bevindingen ISA. OG/ON: 5. Traminfrastructuur is niet gereed voor testbedrijf</p>	<p>1. Vertraging start Testbedrijf 2. Extra kosten.</p>	95 (95)
<p><i>Toelichting bij risico 071:</i> Dit risico betreft het kunnen starten van het Testbedrijf. De genoemde oorzaak 5 wordt sterk beïnvloed door de ontwikkelingen van de risico's 34a, 34b en 156. Dit rechtvaardigt een hoge waardering van het risico. De uitkomsten van de anticiperende maatregel (het uitvoeren van SIT 0 testen) leert dat deze waardering gerechtvaardigd is.</p>					
9 (5)	146	Samenstelling projectteam UHL is niet toereikend voor realisatiefase	<p>OG: 1. Organisatiestructuur projectteam en organisatiestructuur ON zijn onvoldoende gespiegeld. 2. Raakvlakmanagement is onvoldoende geborgd in de projectorganisatie agv ontwikkeling externe raakvlakken (buiten scope). 3. Meer coördinatiewerkzaamheden en contractbeheersingswerkzaamheden door polariserende houding ON. 4. Deel van de contracten voor inhuur medewerkers dient opnieuw aanbesteed te worden vanwege een mogelijk risico op onrechtmatigheid van bestaande contracten. 5. Versnellingsmaatregelen SABUTO vereisen meer toets- en controlewerkzaamheden dan was voorzien.</p>	<p>1. Overbelasting van projectmedewerkers. 2. Vertraging besluitvorming door ineffektieve escalatie structuur. 3. Kwaliteitsverlies bij uitvoering door ad hoc besluiten. 4. Vertraging en meerkosten door onvoldoende beheersbaar VTW proces. 5. Discontinuïteit projectteam.</p>	85 (102)
<p><i>Toelichting bij risico 146:</i> Om de oorzaken van dit risico het hoofd te bieden zal het MT van het project een andere werkwijze gaan hanteren, wordt de samenwerking tussen BAM en POUHL opnieuw vormgegeven en zal een deel van de contracten voor inhuurmedewerkers opnieuw aanbesteed worden. Een deel van deze maatregelen is inmiddels succesvol uitgevoerd en rechtvaardigt een lagere waardering van het risico. Een aandachtspunt voor de komende periode is het mitigeren van oorzaak 5.</p>					
10 (8)	120	Leveranties PU OV of gemeente Utrecht compliceren realisatie TIUHL.	<p>OG: 1. Gemaakte afspraken met PU OV of gemeente Utrecht worden niet nagekomen of wijzigen. 2. Ter beschikking gestelde Leveranties voldoen niet of zijn niet tijdig beschikbaar. 3. gemeente heeft te weinig capaciteit om tijdig vrii ontwerpen te maken. ON: 4. PU OV of gemeente Utrecht wordt te laat ingeschakeld. 5. Te weinig coördinatie of afstemming m.b.t. inhoud met Gemeente Utrecht of PU OV. 6. Implementeren voorwaarden Leveranties blijkt ingewikkeld.</p>	<p>1. Vertraging door hertesten tijdens Testbedrijf. 2. Vertraging door discussies over leveranties (acceptatie). 3. Meerkosten agv gedwongen afname 4. Verantwoordelijkheid realisatie wordt verlegd naar OG</p>	84 (84)
<p><i>Toelichting bij risico 120:</i> De onderliggende issues bij dit risico zijn: wissels (WBN), URTS (Bombardier), Ahob's (automatische halve overwegbomen, Strukton), DRIS (dienstregeling informatiesysteem), IRV (isolerende rijdraadverbinding), VRI's (verkeersregelininstallaties), Haltemeublairen en TVM's (Ticket Vending Machines).</p> <p>In de afgelopen periode gold als aandachtspunt bij de wisselleveranties of de juiste railwielgeleide matentabel op basis van het wielbandprofiel van het CAF voertuig wordt gehanteerd en dit blijkt het geval. Echter, de door Bombardier lopen niet volgens plan en hadden een negatieve invloed op de SIT 0 testen (risico 071); het acceptatieproces tussen betrokken partijen (leverancier, PU OV, POUHL en BAM) vraagt veel aandacht, waaronder het leveren van de juiste documentatie ten behoeve van de safetycase. De belangrijkste beheersmaatregel is een intensieve afstemming tussen partijen op zowel proces als inhoud. Dat laatste leidt tot meer werkzaamheden voor systeemintegratie binnen de projectorganisatie.</p>					

27-11-2017: Mail - stuurgroep UHL
agenda 29 november

Van: Standaert, Michiel [REDACTED]
Verzonden: maandag 27 november 2017 17:42
Aan: Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Hooijdonk, Lot van; Brugts, Rob; Groen, René; Nelissen, Peter; Jonkers, Dick; Coenen, Bert; Greeven, Jan
Onderwerp: Stuurgroep Uithoflijn; agenda 29 november
Bijlagen: 171129_Agenda Stuurgroep Uithoflijn 29 november 2017.pdf; 171129_Bijlage 2 POUHL Q1 2017 rapportage SG versie.pdf; 171129_Bijlage 3.1 Concept-verslag Stuurgroep Uithoflijn van 12 april 2017.pdf; 171129_Bijlage 3.2 Concept-verslag Stuurgroep Uithoflijn van 25 augustus....pdf; 171129_Bijlage 3.3 Concept-verslag Stuurgroep Uithoflijn van 26 september...pdf

Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Voltooid

Geachte bestuurders,

Voorgesteld wordt om de laatste 5 minuten van het bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied van 29 november, te gebruiken voor een 'mini-Stuurgroep'. Dit voor de volgende punten:

- Vaststellen kwartaalrapportage 2017-Q3 (niet voor openbare publicatie);
- Vaststellen drie Stuurgroep-verslagen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectsecretaris Uithoflijn

"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".

27-12-2017 - bijlage - stuurgroep Uithoflijn 29 november

Agenda Stuurgroep Uithoflijn

wij bouwen aan de



Overleg: Stuurgroep Uithoflijn
Datum: 29 november 2017
Tijd: 13.55 - 14.00 uur
Plaats: Provinciehuis Utrecht, collegekamer
Aanwezig: Jacqueline Verbeek-Nijhof (voorzitter), Lot van Hooijdonk, Rob Brugts, René Groen,
Dick Jonkers, Peter Nelissen, Bert Coenen, Jan Greeven, [REDACTED]
Afwezig: -



1. Opening en mededelingen

2. Kwartaalrapportage 2017-Q3

(bijlage 2)

De kwartaalrapportage gaat niet verder dan de Stuurgroep.

Voorstel aan de Stuurgroep:

- De kwartaalrapportage 2017-Q3 vaststellen.

3. Verslagen

(bijlagen 3.1-3.3)

Omdat de Stuurgroep bijna heel 2017 is samengevoegd met het bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied, zijn een aantal verslagen nooit vastgesteld. Voorgesteld wordt om ze nu alsnog formeel vast te stellen.

Voorstel:

- De verslagen van 12 april, 25 augustus en 26 september vaststellen.

4. Rondvraag en Sluiting

[REDACTED]

Van: Groen, René
Verzonden: woensdag 29 november 2017 14:45
Aan: [REDACTED]
CC: Jonkers, Dick; Brugts, Rob; Roozen, Simon; Greeven, Jan; Coenen, Bert; [REDACTED]
[REDACTED] Nelissen, Peter [REDACTED]
Onderwerp: Re: Voorstel voor bijeenkomst stuurplanning op 13 december

Ja eens dat het door kan gaan en invulling is mijns inziens prima
Groet, rene

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 29 nov. 2017 om 11:35 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Beste leden van de Directieraad,

In de Directieraad van 15 november hebben we afgesproken om een bijeenkomst te organiseren waarin alle betrokken partijen de stuurplanning ondertekenen. Dit om het gezamenlijke commitment aan de stuurplanning te bekrachtigen. Inmiddels is voor deze bijeenkomst de namiddag van 13 december in jullie agenda gereserveerd. Met [REDACTED] en Bert heb ik als opzet voor het programma bedacht:

1. Openingswoorden door Rob en René
2. Toelichting op de stuurplanning door de planners van de betrokken organisaties (prov., gem. POUHL, BAM CUU).
3. Ondertekenen van de planning door de sleutelfiguren in de uitvoering (stuurplanning is in de vorm van een 'metrokaart' gegoten).
4. Afsluiting met een borrel

Voor de ondertekening heb ik met een aantal van jullie contact gehad. Het lijstje ziet er nu als volgt uit:

- BAM CUU: [REDACTED]
- POUHL: [REDACTED]
- OV-A: [REDACTED]
- OV-Exp: [REDACTED]
- OV/directieleveringen: [REDACTED]
- Stationsgebied: Erica van Dijk

Voor de locatie denken we nu aan het Provinciehuis. De bijeenkomst zou dan van 15.30 uur tot 17.00/17.30 uur zijn.

Het bestuurlijk overleg dat vanmiddag zou plaatsvinden is afgelast. Bert en ik vinden dat de bijeenkomst op 13 december gewoon door kan gaan, omdat de stuurplanning hier niet door wordt beïnvloed.

Zijn jullie het ermee eens dat 13 december doorgaat en kunnen jullie je vinden in de invulling van het programma?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Projectsecretaris Uithoflijn

<image001.png>

Check ook eens onze website: www.uithoflijn.nl

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



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

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

[REDACTED]

Van: Standaert, Michiel [REDACTED]
Verzonden: woensdag 29 november 2017 11:34
Aan: Jonkers, Dick; Groen, René; Brugts, Rob; Roozen, Simon; Greeven, Jan; Coenen, Bert; [REDACTED] Nelissen, Peter
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Voorstel voor bijeenkomst stuurplanning op 13 december

Beste leden van de Directieraad,

In de Directieraad van 15 november hebben we afgesproken om een bijeenkomst te organiseren waarin alle betrokken partijen de stuurplanning ondertekenen. Dit om het gezamenlijke commitment aan de stuurplanning te bekrachtigen. Inmiddels is voor deze bijeenkomst de namiddag van 13 december in jullie agenda gereserveerd. Met [REDACTED] en Bert heb ik als opzet voor het programma bedacht:

1. Openingswoorden door Rob en René
2. Toelichting op de stuurplanning door de planners van de betrokken organisaties (prov., gem. POUHL, BAM CUU).
3. Ondertekenen van de planning door de sleutelfiguren in de uitvoering (stuurplanning is in de vorm van een 'metrokaart' gegoten).
4. Afsluiting met een borrel

Voor de ondertekening heb ik met een aantal van jullie contact gehad. Het lijstje ziet er nu als volgt uit:

- BAM CUU: [REDACTED]
- POUHL: [REDACTED]
- OV-A: [REDACTED]
- OV-Exp: [REDACTED]
- OV/directieleveringen: [REDACTED]
- Stationsgebied: Erica van Dijk

Voor de locatie denken we nu aan het Provinciehuis. De bijeenkomst zou dan van 15.30 uur tot 17.00/17.30 uur zijn.

Het bestuurlijk overleg dat vanmiddag zou plaatsvinden is afgelast. Bert en ik vinden dat de bijeenkomst op 13 december gewoon door kan gaan, omdat de stuurplanning hier niet door wordt beïnvloed.

Zijn jullie het ermee eens dat 13 december doorgaat en kunnen jullie je vinden in de invulling van het programma?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectsecretaris Uithoflijn



Check ook eens onze website: www.uithoflijn.nl

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

[REDACTED]

Van: Brugts, Rob <rob.brugts@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 30 november 2017 8:37
Aan: Groen, René; Standaert, Michiel
CC: Jonkers, Dick; Roozen, Simon; Greeven, Jan; Coenen, Bert; [REDACTED]
[REDACTED] Nelissen, Peter; [REDACTED]
Onderwerp: RE: Voorstel voor bijeenkomst stuurplanning op 13 december

Hallo Michiel,

Eens!

Blijft reuze belangrijk dat alle stakeholders hun commitment uitspreken en langs deze weg naar elkaar uitdragen. We hebben elkaar (allemaal!) nodig bij het kunnen opvolgen van de planning. Er is wat mij betreft geen enkele discussie over het hanteren van de stuurplanning als leidend instrument, ondanks dat daar nog geen formele bestuurlijke goedkeuring aan is gehecht. De gesprekken met onze contractpartners lopen ook helemaal langs die lijn.

Rob

Van: Groen, René [<mailto:r.groen@utrecht.nl>]
Verzonden: woensdag 29 november 2017 14:45
Aan: Standaert, Michiel
CC: Jonkers, Dick; Brugts, Rob; Roozen, Simon; Greeven, Jan; Bert Coenen (utrecht.nl); [REDACTED]
[REDACTED] Nelissen, Peter; [REDACTED]
Onderwerp: Re: Voorstel voor bijeenkomst stuurplanning op 13 december

Ja eens dat het door kan gaan en invulling is mijns inziens prima
Groet, rene

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 29 nov. 2017 om 11:35 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Beste leden van de Directieraad,

In de Directieraad van 15 november hebben we afgesproken om een bijeenkomst te organiseren waarin alle betrokken partijen de stuurplanning ondertekenen. Dit om het gezamenlijke commitment aan de stuurplanning te bekrachtigen. Inmiddels is voor deze bijeenkomst de namiddag van 13 december in jullie agenda gereserveerd. Met [REDACTED] en Bert heb ik als opzet voor het programma bedacht:

1. Openingswoorden door Rob en René
2. Toelichting op de stuurplanning door de planners van de betrokken organisaties (prov., gem. POUHL, BAM CUU).
3. Ondertekenen van de planning door de sleutelfiguren in de uitvoering (stuurplanning is in de vorm van een 'metrokaart' gegoten).
4. Afsluiting met een borrel

Voor de ondertekening heb ik met een aantal van jullie contact gehad. Het lijstje ziet er nu als volgt uit:

- BAM CUU: [REDACTED]

- POUHL: [REDACTED]
- OV-A: [REDACTED]
- OV-Exp: [REDACTED]
- OV/directieleveringen: [REDACTED]
- Stationsgebied: Erica van Dijk

Voor de locatie denken we nu aan het Provinciehuis. De bijeenkomst zou dan van 15.30 uur tot 17.00/17.30 uur zijn.

Het bestuurlijk overleg dat vanmiddag zou plaatsvinden is afgelast. Bert en ik vinden dat de bijeenkomst op 13 december gewoon door kan gaan, omdat de stuurplanning hier niet door wordt beïnvloed.

Zijn jullie het ermee eens dat 13 december doorgaat en kunnen jullie je vinden in de invulling van het programma?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectsecretaris Uithoflijn

<image001.png>

Check ook eens onze website: www.uthoflijn.nl

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

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

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

“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”.

09-11-17, 13:13 - Berichten en oproepen in deze chat zijn nu beveiligd met end-to-end encryptie. Tik voor meer informatie.

09-11-17, 13:13 - Jan Greeven: Cjeck

09-11-17, 15:25 - Pauline Bredt: Stuur je mij even laatste versie?

09-11-17, 15:35 - Jan Greeven: In de mail...

09-11-17, 16:02 - Pauline Bredt: Thx

16-11-17, 14:45 - Jan Greeven: Ben je morgen bereikbaar? Nav Directieraad verandert er eea in brief en bestuurlijke planning.

Ik zet morgen wat op de mail, kunnen we daarna misschien over bellen

16-11-17, 15:09 - Pauline Bredt: Ik ben morgen moeilijk bereikbaar, maar kunnen het proberen.

16-11-17, 15:13 - Jan Greeven: We kijken, ik zet wat op mail en anders spreken we maandag

30-11-17, 08:17 - Jan Greeven: Vanmorgen even bellen?

Nieuwe datum BO is 11 december.

07-12-17, 16:43 - Jan Greeven: Er is nog geen deal, dus ook geen brief. Onze bestuursadviseur zegt dat 19 december niet meer haalbaar lijkt. Morgen even bellen?

07-12-17, 16:46 - Pauline Bredt: Kunnen we niet zonder deal over geld wel planning vaststellen? Dat moet toch echt! Laten we morgen even bellen inderdaad! Stevig advies dat planning wel openbaar moet worden lijkt me wel gewenst....

08-12-17, 12:27 - Jan Greeven: Ik bel je om ongeveer 13.30 oké?

08-12-17, 17:41 - Jan Greeven: Maandag maar even afwachten? Fijn weekend!

08-12-17, 17:42 - Pauline Bredt: Hahaha ja laten we maandag maar even afwachten. Bel je me als het afgelopen is?

08-12-17, 17:44 - Jan Greeven: Zeker!

11-12-17, 10:25 - Pauline Bredt: En? Zijn ze al klaar?

11-12-17, 11:52 - Jan Greeven: Ja, , dus bel je straks als ik thuis ben.

11-12-17, 11:53 - Jan Greeven: Was beperkt gezelschap, dus ik zat zelf niet aan tafel

11-12-17, 11:56 - Jan Greeven: Net terugkoppeling gehad van en Bert. Er komt nieuw BO, want ze zijn er nog niet uit. Dan moet er concept brief liggen op basis van de gedeelde kernboodschap

12-12-17, 13:23 - Jan Greeven:

13-12-17, 12:05 - Pauline Bredt: Hi Jan, zou je mij een foto kunnen sturen van 'financiële plaatje en verdeling' die je me gister liet zien, ga er uiteraard prudent mee om. Heb nodig voor mijn financiën aanvraag. Groet Pauline

13-12-17, 13:18 - Jan Greeven: <Media weggelaten>

13-12-17, 13:20 - Pauline Bredt: Thanks!

14-12-17, 19:47 - Jan Greeven: Gelukt met je GS stukken?

Morgen ga ik hele dag aan brief werken, heb jij ergens tijd voor afstemming/lezen?



14-12-17, 20:40 - Pauline Bredt: Ha Jan, ja stukken zijn klaar [redacted] ik heb morgen niet veel tijd maar kan in middag wel even lezen!

15-01-18, 09:32 - Jan Greeven: Hoi Pauline, kun jij nog even reageren op concept agenda BO. Dan stuur ik 'm naar [redacted] voor verzending

15-01-18, 09:40 - Pauline Bredt: Heb gemaild, helemaal akkoord!

15-01-18, 10:37 - Pauline Bredt: Jan klopt het dat jullie in Utrecht onder geheimhouding het arbitrage rapport hebben gedeeld met raad? En is dat summary of gehele?

15-01-18, 10:40 - Jan Greeven: De summary

15-01-18, 10:42 - Jan Greeven: En raad wil ook audit rapport. In overleg met Rob krijgen ze dat na maandag onder geheimhouding.

15-01-18, 10:44 - Pauline Bredt: Oké dan zorg ik dat PS ook beide krijgen onder geheimhouding.

15-01-18, 11:11 - Jan Greeven: Bij opleggen geheimhouding moet je aangeven tot wanneer. Wij hebben aangegeven tot provincie het auditrapport vrijgeeft.

En bij brief herijking met arbitrage summary tot overeenstemming met BAM en Qbuzz is bereikt.

15-01-18, 11:16 - Pauline Bredt: [redacted]



[redacted] Wij gaan auditrapport volgens mij niet openbaren, alleen verbeterplan. Morgen anders in gezamenlijk overleg even bij stilstaan...

15-01-18, 17:59 - Jan Greeven: Nav publicatie RTV en morgen AD over kredietaanvraag PU nu



[redacted] bij GU. Hou je mij en [redacted] op de hoogte van uitkomst Cie?

15-01-18, 18:30 - Pauline Bredt: [redacted] Zit nog in commissie en Uithoflijn moet nog komen... 😊

15-01-18, 18:54 - Jan Greeven: Ja, roept natuurlijk allerlei vragen op van de media die ze bij verschillende mensen uitzetten en kijken wat er komt. AD weet al dat er geheime informatie naar de raad is gegaan

15-01-18, 18:54 - Jan Greeven: [redacted]





15-01-18, 19:15 - Pauline Bredt: Morgen bespreken bel je zo over commissie

17-01-18, 14:15 - Jan Greeven: Prima BO gehad.

We sturen op 30 januari openbare bestuurlijke brief

17-01-18, 14:17 - Jan Greeven: En vandaag nog auditrapport onder geheimhouding vrijgeven. Ik stuur je tekst die wij gebruiken.

17-01-18, 14:18 - Pauline Bredt: Ben al met A-stuk en Statenvoorstel bezig. Zal je maandag mijn concept sturen zodat je weet hoe eruit ziet.

17-01-18, 14:18 - Pauline Bredt: Ja hoorde over auditrapport,  

17-01-18, 14:49 - Jan Greeven: Zit in je mail. Tekst PU hoeft niet identiek te zijn, maar hoor graag of jullie kunnen instemmen met de strekking

20-01-18, 11:11 - Jan Greeven: Hoi Pauline, concept zit in je mail. Lukt het om van het weekend daarop te reageren? Groetjes Jan

20-01-18, 11:14 - Pauline Bredt: Vandaag niet maar morgen wel. Groet Pauline

25-01-18, 13:54 - Jan Greeven: Kunnen we rond 3 uur even bellen? Ben hoe het ervoor staat.



25-01-18, 13:55 - Pauline Bredt: Zit nu in PO met gedeputeerde


25-01-18, 13:55 - Pauline Bredt: Bel zo

25-01-18, 13:57 - Jan Greeven: Good luck. Ben zo even in bespreking. Tot kwart voor drie

25-01-18, 15:19 - Jan Greeven: Nu ff bellen?

25-01-18, 17:10 - Jan Greeven: <https://www.ad.nl/utrecht/sp-kritisch-rapport-over-uthoflijn-om-oneigenlijke-reden-geheim-verklaard~a1746087/>

25-01-18, 17:18 - Jan Greeven:  

We bereiden korte tijdlijn hierover voor tbv DR en BO.  

25-01-18, 17:22 - Jan Greeven:



Bel je zo.

25-01-18, 17:25 - Pauline Bredt:

maar vanavond lukt wel en anders morgen

25-01-18, 17:31 - Jan Greeven: Dan morgenochtend graag.

25-01-18, 17:34 - Pauline Bredt: Heb van 9-10 vergadering en bel daarna

25-01-18, 17:34 - Jan Greeven:  

26-01-18, 09:02 - Jan Greeven: Kun je mij ook jullie brief over geheimhouding auditrapport sturen?

26-01-18, 13:59 - Jan Greeven: Kunnen we even bellen? Brieven lopen uit elkaar...

26-01-18, 14:17 - Pauline Bredt: Ik bel je zo even,
14.45 kan ik wel even bellen

. Rond

26-01-18, 23:38 - Jan Greeven:



27-01-18, 06:59 - Pauline Bredt: Dank.

30-01-18, 20:57 - Jan Greeven: Als je tussen debat even tijd hebt, kun je dan ff je mail checken?

30-01-18, 21:05 - Pauline Bredt: Heb ik gedaan, lijkt mij goed maar heb even aan Rob gestuurd met verzoek om reactie.

30-01-18, 21:32 - Jan Greeven: Hoop dat hij reageert. Dan kunnen wij brief definitief maken.



Hoe staat het met Statenvoorstel, krijg ik def.versie morgenochtend vroeg, lukt dat?

30-01-18, 21:52 - Pauline Bredt: Heb morgen om 12 uur met gedeputeerde,  

30-01-18, 21:54 - Jan Greeven: 

30-01-18, 21:55 - Pauline Bredt: Zit voorlopig nog tot heel laat in raad...

30-01-18, 23:11 - Jan Greeven:   wij zijn erg benieuwd naar de onderbouwing van de 348 miljoen. En de statenleden straks ook, denk ik. Waar komt dat bedrag vandaan, hoe is het opgebouwd?

30-01-18, 23:12 - Pauline Bredt: Geen idee 😊  


30-01-18, 23:14 - Jan Greeven:  
 Wij snappen het niet, dus...

30-01-18, 23:15 - Pauline Bredt: Heb ik uitgelegd... nu ook Rob ingeschakeld

01-02-18, 17:17 - Jan Greeven: Meerderheid wil op korte termijn openbaar.

01-02-18, 17:17 - Jan Greeven: Over wat kort is is verdeeldheid. Daar wil raad nu over verder discussiëren in geheim.

01-02-18, 17:18 - Jan Greeven: Nu dus heel korte besloten vergadering.

01-02-18, 17:18 - Pauline Bredt: Hoorde het al van Bert. Morgen even bellen?

01-02-18, 17:26 - Jan Greeven: Nee , vanavond nog bereikbaar. Daarna dinsdag weer.

01-02-18, 17:33 - Pauline Bredt: Ik weet niet of mij vanavond lukt: campagne overleg.
Anders bel ik morgen wel even met Bert?

01-02-18, 17:35 - Jan Greeven: Morgenochtend dan,
jij Bert wat hem uitkomt?

Vraag


01-02-18, 18:12 - Pauline Bredt: Doe ik.

01-02-18, 18:13 - Pauline Bredt:

01-02-18, 18:13 - Pauline Bredt:

06-02-18, 11:32 - Jan Greeven: Heb je voor mij stukken programmaboard? Ik kan ff niet bij PU mail.

06-02-18, 11:35 - Pauline Bredt: Zijn geen stukken gemaïld

06-02-18, 11:52 - Jan Greeven: Hmm, tweede keer op rij dat er geen agenda is of stukken zijn. 



06-02-18, 11:53 - Pauline Bredt: Bijpraten levert altijd genoeg stof. Maar zal het eens met Peter bespreken



Agenda Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn
 Datum: 15 november 2017
 Tijd: 15.00-16.30 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** 15.00-15.05

2. **Herijking start exploitatie** 15.05-15.45

2a. Planning: impact Bombardier risico *(bijlage 2a)*
(Bert Coenen, Dick Jonkers)

De voortgang van de werkzaamheden van BAM zijn afhankelijk van de directieleveranties van de Provincie en de Gemeente. Twee directieleveranties staan hoog op de risicolijs: de AHOB (Strukton) en URTS / beveiliging (Bombardier). Het risicoprofiel van de directielevering URTS / beveiliging ontwikkelt zich dermate negatief dat POUHL het noodzakelijk acht dat de Directieraad hierover wordt geïnformeerd. Bij de herijking van de planning is in de P85 waarde van de start UHL Bombardier als een van de risico's meegenomen. De vraag is of de inschatting van het Bombardier risico juist is gewaardeerd.

Inmiddels is er een audit uitgevoerd bij Bombardier. Op 13 en 14 november worden de resultaten teruggekoppeld aan OV en POUHL. Afhankelijk van de uitkomsten zal de risicoanalyse op dit punt bijgesteld worden en wat de eventuele gevolgen voor de P85 waarde voor de start UHL zijn.

De resultaten en bijbehorend advies worden bij beschikbaarheid nagezonden.

Vooruitlopend op de audit is gekeken naar het uiterlijke moment van levering, waarbij het uitgangspunt is dat het kritieke pad niet via de levering komt te lopen. Uit de planning is op te maken dat Bombardier uiterlijk 28 februari geleverd moet hebben. Een latere levering betekent dat de deexploitatie later start. Het feit dat de levering nog niet op het kritieke pad ligt zou ten onrechte de indruk kunnen wekken dat de levering door Bombardier geen risico vormt. Ten eerste is Bombardier al te laat t.o.v. de laatste contract-planning van BAM. Er worden daarom al mitigerende maatregelen genomen door BAM t.b.v. het testbedrijf. Ten tweede zou Bombardier oorspronkelijk zo'n 1 tot 1,5 jaar geleden al de eerste leveringen hebben moeten doen. Deze planning is mede door vertragingen bij BAM niet meer actueel, maar geeft wel aan hoeveel tijd er tussen de eerste afroep van de levering zit en de werkelijke levering. De recente ontwikkelingen maken duidelijk dat de levering door Bombardier weldegelijk een risico is waar actie op moet worden ondernomen. De audit is in dat verband een eerste noodzakelijk stap.

Voorstel aan de Directieraad:

- De uitkomsten van de audit bespreken.
- Vaststellen of uitkomsten van de audit van invloed zijn op de P85 waarde voor de start UHL.
- OVA verzoeken mitigerende maatregelen te treffen om tijdige levering door Bombardier zeker te stellen.

2b. Planning: impact andere ontwikkelingen en eventuele nieuwe inzichten

De afgelopen weken is er door POUHL en PU intensief gesproken over de activiteiten van de Provincie in de stuurplanning. Het gaat hier onder meer om taken op het gebied van veiligheidsbewijsvoering, overdracht en besluitvorming richting start exploitatie. Inmiddels is het commitment van PU afgegeven aan de stuurplanning. Dit heeft geleid tot een kleine (1 week uitloop) wijziging van het kritieke pad in de planning.

De afgelopen periode hebben Horvat en Deloitte gezamenlijk een audit uitgevoerd op het werkend tramvervoersysteem. Het auditrapport is vorige week opgeleverd. De uitkomsten van het onderzoek worden kritisch beschouwd op de impact op de planning en risico's.

Om de stuurplanning te bewaken is een planningsteam ingesteld met vertegenwoordigers van alle partijen. De laatste inzichten uit dit overleg worden teruggekoppeld tijdens de Directieraad. Dit levert geen voorname wijzigingen op in de stuurplanning.

2c. Totaal benodigd budget en verdeling tussen partijen om Uithoflijn in exploitatie te nemen

Tijdens de Directieraad wordt de stand van zaken gepresenteerd van het financiële overzicht van kosten en verdeling tussen de partijen.

2d. Communicatie en woordvoeringslijn

(bijlage 2d)

(Jan Greeven)

De concept bestuurlijke brief is kort aan de orde geweest in afgelopen BO. Wethouder van Hooijdonk heeft gevraagd om een voorbehoud te maken bij de datum en haalbaarheidsonderzoek duidelijk te benoemen. Ook het risico EMC benoemen. Deze aanpassingen hebben we verwerkt. Om niet teveel risico's te stapelen, verwijzen we voor het risico EMC naar de halfjaarrapportage. We noemen voorlopig nog geen bedrag aan verdragingskosten, aangezien dat onze onderhandelingspositie met aannemer kan schaden (advies jurist).

Voorstel aan de Directieraad:

- De aangepaste bestuurlijke brief ter instemming voorleggen aan het BO van 22 november.

2e. Spoorboekje vervolgproces

(Jan Greeven)

- 22 november vaststellen bestuurlijke brief, woordvoeringslijn en halfjaarrapportage
- 28 november - Behandelen in GS en B&W
- 29 november - (telefonisch) informeren belangrijkste stakeholders (o.a.) Uithofpartners
- 30 november – 9 uur, Versturen Staten/-raadsbrief en Halfjaarrapportage (separaat PU/GU) verzenden vertrouwelijke memo over inschatting financiële consequenties
- 15 januari 2018 in MME Statenvoorstel over de financiën
- Vaststelling/goedkeuring in PS op 5 februari 2018
- Voorjaarsnota – dekkingsvoorstellen GU in Raad

3. Tijdelijk poeren fundatie OV-Terminal

(bijlage 3)

15.45-15.50

(Bert Coenen, Simon Roozen)

In de Directieraad Uithoflijn van 26 oktober 2017 is het verzoek gedaan om inzicht te geven in de "tijdelijk" van het onderwerp poeren van de OV-Terminal, voor wat betreft de locatie (westelijke spoor op bushalte UCC) waar een onderheide spoorconstructie nodig bleek te zijn als gevolg van deze poeren. De bijlage geeft deze tijdelijk weer, waarbij de conclusie van POUHL is dat tijdens de DO fase van de Uithoflijn (2013) door POUHL zelf niet voldoende is gecontroleerd of de gebruikte informatie over de OV-Terminal juist en compleet was. Dit is pas aan het licht gekomen toen opdrachtnemer BAM-CUU in het najaar van

2016 in het kader van haar Uitvoeringsontwerp een controle heeft gedaan van de toen beschikbare informatie.

Bijgevoegde notitie is opgesteld door POUHL en Stationsgebied. Opmerkingen Valeska van Straalen zijn verwerkt).

Voorstel aan de Directieraad:

- Een samenvatting van bijgevoegde tijdlijn opnemen in de QenA zodat in geval van eventuele vragen over dit onderwerp op eenzelfde wijze antwoord wordt gegeven.

4. VTW's *(bijlage 4)* **15.50-16.00**

██████████)

Overzicht van enkele recente VTW's en een doorkijk van VTW's die nog in voorbereiding zijn. Overzicht maakt ook duidelijk welk budget project onvoorzien er nog resteert.

Het overzicht wordt maandag 13 november nagezonden.

Voorstel aan de Directieraad:

- De kosten van de 'recente VTW's' te financieren uit het budget project-onvoorzien.

5. Haltekwiteit **16.00-16.05**
(Peter Nelissen)

In de Directieraad van 25 oktober jl. is het onderwerp "kwaliteit reizigersvoorzieningen halten UHL" besproken. Naar aanleiding hiervan is afgesproken dat POUHL en OVE nut en noodzaak in beeld brengen. Hierover heeft overleg plaatsgehad tussen ██████████ (POUHL) en ██████████ (OVE). Daaruit zijn de volgende conclusies getrokken en vervolgafspraken gemaakt, die hier ter kennisname aan de Directieraad worden ingebracht:

1. De haltes zijn onlangs door BAM opgeleverd en in gebruik genomen; een paar volgen binnenkort (behalve UCC natuurlijk). Daardoor is ook op straat zichtbaar wat de kwaliteit is.
2. In januari/februari wordt met POUHL, PU, Qbuzz en gemeente per halte een schouw uitgevoerd op verbeterpunten en een gezamenlijke toets gedaan over het functioneren en de kwaliteit van de haltes van de Uithoflijn.
3. Deze verbeterpunten en de zienswijze over de kwaliteit bekijken we samen en agenderen we in het nieuwe jaar (medio maart) op de reguliere wijze bij de Directieraad. Daarbij bespreken we ook de wijze van financiering.
4. Voor de kerst van 2017 concentreren we ons op de halte UCC. We moeten snel handelen om deze te kunnen meenemen in de "Wijzigingsovereenkomst Herijking Uithoflijn Planning (HUP)" binnen het BAM-CUU contract.

Voorstel aan de Directieraad:

- Instemmen met de acties.

6. Audit systeemintegratie (Horvat/Deloitte) **16.05-16.15**
(Rob Brugts)

Het eindrapport van de audit is opgeleverd. De uitkomsten en adviezen moeten nu opgepakt worden. Het voorstel is om Horvat en Deloitte te vragen om:

5. De uitkomsten toe te lichten (en dan m.n. wat zijn de belangrijkste onderdelen waar de opdrachtgevers als eerste mee aan de slag moeten).
6. Te adviseren hoe we dat het beste kunnen aanpakken.
7. Hiervoor een aparte bijeenkomst te plannen waarbij degenen die sturing geven aan de organisaties waar de audit betrekking op heeft en relevante leden van de Directieraad aansluiten.

7. Kwartaalrapportage Uithoflijn 2017-3 *(bijlage7)* **16.15-16.20**

(Joseph Heijgele)

Bijzonderheid kwartaalrapportage 2017-3

Het derde kwartaal heeft in het teken gestaan van fundamentele discussies met als gevolg wijzigingen in het project aangaande vooral de traminfrastructuur. Deze hebben geleid tot intensieve afstemming op ambtelijk en bestuurlijk niveau. Om de lopende bestuurlijke afstemming en besluitvorming over risico's, planning en financiering niet te verstoren met feitelijk achterhaalde gegevens en informatie uit het derde kwartaal is het voorstel om geen uitgebreide uitwerking van de risico-, de planning- en de financiële paragraaf op te nemen. Dit betekent dat de onderhavige rapportage zich toespitst op een kwalitatieve toelichting van met name de inhoudelijke zaken rond traminfrastructuur, trammaterieel en voorbereiding exploitatie en beheer.

In de rapportage over het vierde kwartaal van 2017 wordt uitgebreid gerapporteerd over de ontwikkelingen en bestuurlijke besluitvorming in het risico-, het planning- en het financiële dossier. Dat biedt een nieuw vertrekpunt voor de sturing, beheersing en verantwoording over het project Uithoflijn aan de stakeholders.

De kwartaalrapportage wordt maandag 13 november nagezonden.

Voorstel aan de Directieraad:

- De kwartaalrapportage ter vaststelling voorleggen aan het BO van 22 november.

8. Verslagen 16.20-16.25

Concept-verslag Directieraad 31 oktober 2017 *(bijlage 8.1)*
Ter vaststelling

Concept-verslag Bestuurlijk Overleg Uithoflijn/Stationsgebied 3 november 2017
Ter kennisgeving *(bijlage 8.2)*

9. Rondvraag en Sluiting 16.25-16.30



Volgende Directieraad is 13 december



Verslag Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn
 Datum: 31 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], [REDACTED] (AT Osborne), [REDACTED] (secretaris, verslag)
 Afwezig: -



1. Opening en mededelingen

-

2. Voorbereiding bestuurlijke herijking start exploitatie

[REDACTED] geeft aan dat de einddata van de P85-planning wat verschoven zijn ten opzichte van vorige week.

Rob Brugts vraagt zich af hoe stabiel de planning nu eigenlijk is, gezien deze nieuwe wijzigingen.

[REDACTED] licht toe dat Riskeneering de analyse opnieuw heeft moeten doen naar aanleiding van constatering in de Directieraad van 26 oktober. Het gaat dan met name om 1) deelexploitatie naar achter omdat meer tijd is voorzien voor aanleg hybride spoorplaat, 2) veiligheidsbewijsvoering en voorlopige indienststellingsvergunning geeft volgens OV-A extra risico's, 3) start SIT-1 SABUTO is later geworden, 4) planning stationsgebied is aangepast op volledige i.p.v. gedeeltelijke exploitatie, waardoor de datum van volledige exploitatie naar voren gaat en die van deelexploitatie naar voren.

Dick Jonkers vraagt of er nog meer van dit soort wijzigingen te verwachten zijn.

[REDACTED] verwacht van niet, maar wijst er wel op dat deze planning is gebaseerd op een aantal uitgangspunten die nu niet meer 'mogen' wijzigen.

Bert Coenen geeft aan dat OV-A moeite heeft met het feit dat ze het project in stukjes overgedragen gaan krijgen.

[REDACTED] merkt dat dit leidt tot veel wensen van OV-A om extra proceduretijd in de planning in te bouwen.

Dick Jonkers vraagt om bij dit soort discussies Peter Nelissen of hem in te schakelen. Hij vraagt ook [REDACTED] om dit punt vanmiddag in de Programmaboord te adresseren.

Bert Coenen ziet als risico dat de planning die we nu vaststellen, over twee weken weer als 'de planning van POUHL' kan worden gezien.

Rob Brugts merkt op dat daar geen sprake van mag zijn. We leggen nu een planning vast en iedereen die aan de planning heeft meegewerkt accepteert eigenaarschap ervan (*commitment*). 100% zekerheid zal er nooit zijn, maar als iemand constateert dat er ergens vertraging optreedt, moet dat naar de DR worden geëscaleerd. Om dit mechanisme te laten werken, moeten personen worden gekoppeld aan alle kritische stappen in de planning.

Dick Jonkers merkt op dat in het schema op p. 4 van de notitie een wit blokje staat met 'overdracht + safety', dat is echter niet helemaal juiste benaming.

M.b.t. de voorgelegde besluiten:

Besluit 1:

Voor de duidelijkheid spreken we van een **deel**projectplan deelexploitatie (als onderdeel van projectplan Uithoflijn)

Besluit 2:

Rob Brugts roept op de stuurplanning zo strak en concreet mogelijk te houden.

██████████ zegt in een volgende Directieraad een voorstel te zullen agenderen, waarin is vastgelegd hoe de DR kan monitoren en sturen.

Rob Brugts vraagt om daarin ook het voorstel van ██████████ over het 'kosten-onderhandelingsteam' mee te nemen.

Besluit 3:

De verwachtingswaarde wordt eruit gehaald voor het bestuurlijk overleg, omdat dit verwarrend is.

Besluit 4:

René Groen vraagt om in de communicatie goed uit te leggen wat de P85-waarde inhoudt, hoe die systematiek werkt. Ook voor de Q&A is dit relevant, want er zullen vragen over worden gesteld.

Peter Nelissen stelt voor om als startmoment voor deexploitatie te spreken van 'in de zomer van 2019' in plaats van 'voor de zomer'.

Bert Coenen stelt voor om er ook bij te noemen dat het eerder kan worden dan de zomer van 2019.

Besluit 5:

René Groen stelt voor om de bestuurders alleen te informeren als er wijzigingen zijn.

Bert Coenen stelt voor om de risicoanalyse periodiek te herhalen en dan aan de DR te presenteren. De uitkomsten gaan alleen naar de bestuurders wanneer daar aanleiding voor is.

Besluit 6:

Dick Jonkers vraagt om in het overzicht aan te geven welke kosten gebaseerd zijn op de deterministische planning en welke op de P85-planning.

Rob Brugts merkt op dat de bestuurders nadrukkelijk wensen om niet meer dan één keer naar raad en Staten te gaan voor extra budget. We moeten duidelijk maken waarop we deze aanvraag precies gaan baseren.

De eerste bullet wordt als volgt aangepast: POUHL maakt de meerkosten inzichtelijk, het regelen van dekking is vervolgens aan de "twee opdrachtgevers zelf. Afgesproken wordt dat ██████████ hiermee aan de slag gaat, samen met ██████████ (provincie) en ██████████. Deze drie mensen pakken de vervolgstappen onder beslispunt 6 verder op.

Besluit 7:

██████████ geeft als winstwaarschuwing dat het omklappen van de buslijnen niet zomaar elk moment van het jaar kan, omdat dit een forse dienstregelingswijziging is. Hij stelt voor om juist te kijken hoe de omklap te versnellen is.

De derde bullet wordt hierop aangepast.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

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 deelprojectplan 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 stuurmijlpalen 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 deelexploitatie). 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 deelexploitatie 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 deelexploitatie 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:
- POUHL de meerkosten inzichtelijk laten maken en op basis van die inzichten de opdrachtgevers een voorstel voor dekking van de meerkosten laten opstellen;
 - 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 de mogelijkheden te onderzoeken om de busomklap te versnellen.
 - 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

Rob Brugts merkt op dat in de brief nu heel veel risico's genoemd worden: EMC, Bombardier etc. het wordt nu wel een heel breed verhaal. We hebben EMC bovendien nog nooit zo prominent als risico genoemd. René Groen vindt de brief nu niet voldoen. Er worden heel veel risico's opgesomd, waarbij EMC helemaal aan het einde van de brief nog eens als verrassing opduikt. Dit geeft geen blijk van controle. Het verhaal moet zijn dat we een diepgaand en betrouwbaar inzicht hebben in de planning. Noem in de brief alleen de belangrijkste nieuwe inzichten. Leg daarnaast de systematiek van P85 uit en geef aan dat dat een heel gebruikelijke werkwijze is. XXXXXXXXXX merkt op dat als we sterk benadrukken dat P85 zo gangbaar is, het te optimistisch kan overkomen om eerdere streefdata te noemen. Zorg dat dat goed wordt uitgelegd. Bert Coenen stelt voor om de uitgebreidere beschrijving van de risico's, zoals EMC, in de halfjaarrapportage op te nemen in plaats van in de brief. Afgesproken wordt dat in de brief wordt verwezen naar de halfjaarrapportage, 'voor een uitgebreidere beschrijving van de risico's'.

Overige opmerkingen bij de brief:

- De tekst over de koppeling met de SUNIJ-lijn klopt niet en is bovendien nu niet relevant. Dit mag weggelaten worden.
- Voor het schema in de brief wordt de aangepaste hoofdlijnenplanning opgenomen.
- In de brief noemen we ook samenwerking in een alliantie, verwijzend naar de vorige brieven.

Overige opmerkingen bij proces:

- René Groen merkt op dat we het feitenrelaas over de hybride spoorplaat wel achter de hand moeten hebben voor de herijking in commissies wordt besproken. In de brief is dit nu een prominente oorzaak van vertraging.

- Horvath/Deloitte rondt deze week hun audit af. De resultaten hiervan moeten spoedig in dit proces worden meegenomen. Bij voorkeur al bespreken in het bestuurlijk overleg van 22 november en de voorafgaande Directieraad (15 november).

Financiën:

Rob Brugts denkt dat het voor de Staten en raad opmerkelijk is wanneer er wel passages aan financiën worden gewijd, maar er nog geen verzoek om dekking is. De voorjaarnota's worden nu genoemd, maar dat is wel laat. René Groen stelt voor om een aparte vertrouwelijke brief aan raad en Staten te versturen, over het kosteninzicht en een procesvoorstel.

Afgesproken wordt dat in de voorliggende concept-brief wel een totaalbedrag wordt opgenomen, omdat hier anders naar wordt gevraagd. Wel moet de passage hierover specifiek aan de bestuurders worden voorgelegd.

Besluit Directieraad Uithoflijn:

- De brief, woordvoeringslijn en halfjaarrapportage 2017-H1 aanpassen op basis van de gemaakte opmerkingen, en aanbieden aan het bestuurlijk overleg van 3 november.

4. Stand van zaken tracédeel D

Besluit Directieraad Uithoflijn:

Presentatie door Erica van Dijk en ██████████

- ██████████ en Erica van Dijk pakken de genoemde acties verder op en komen later met een voorstel terug bij de Directieraad.

5. Verslagen



5a. Concept-verslag Directieraad Uithoflijn van 26 oktober 2017

Verslag ongewijzigd vastgesteld.

6. Rondvraag en sluiting

-

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	Bert Coenen /Simon Roozen	

			s gedaan voor de opslagen van de vorige VTW m.b.t. de realisatie van de OVT-trap (OG-VTW-89.4).		
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. <u>Toevoeging DR 31 okt: dit wordt onderdeel van een voorstel voor sturing op de planning.</u>	██████████	
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	