

20171024 mail concept memo organisatie ingebruikname -  
busstation halte UCC versie 3

**Van:** [Straalen, Valeska van](#)  
**Aan:** [Dijk, Erica van](#), [REDACTED]  
[Jonkers, Dick](#)  
**Cc:** [REDACTED], [Roozen, Simon](#)  
**Onderwerp:** 20171024 concept memo organisatie ingebruikname busstation halte UCC versie 3  
**Datum:** woensdag 6 december 2017 11:13:54  
**Bijlagen:** [20171024 concept memo organisatie ingebruikname busstation halte UCC versie 3.docx](#)

---

Beste allen,

Hierbij stuur ik jullie ter info de nieuwe versie van de notitie voor regisseur busomklap.

De notitie is inmiddels besproken in de taskforce en PU (Erica), POUHL ([REDACTED]) en [REDACTED], GU ([REDACTED]) en Qbuzz ([REDACTED]) hebben hun aanvullingen etc aan gegeven, deze zijn verwerkt.

Wat mij betreft is de notitie klaar voor de directieraad. Mijn collega's adviseerde deze notitie eerst nog ter informatie naar de werkgroep VEB te doen en dan naar de DR. Dit omdat de afspraak is dat notities voor de DR eerst in de werkgroepen te laten langs komen. Dus die raad volg ik op.

Verder lijkt het me goed als we in petit comité nog even brainstormen over de mogelijke kandidaten voor de regisseur busomklap.

[REDACTED] of [REDACTED], wie kan ik benaderen om deze notitie in te brengen in de VEB? En wanneer is de eerste mogelijkheid? Graag wil ik dan zelf aanschuiven om een eventuele toelichting te geven. Laten we dit even kortsluiten.

Met vriendelijke groet,

Valeska van Straalen  
Senior Procesmanager Stationsgebied Utrecht

Provincie Utrecht, Afdeling Mobiliteit  
Archimedeslaan 6, p/a Postbus 14107, 3508 SE Utrecht, bezoekadres Remise: Remiseweg 7,  
Nieuwegein

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

Aanwezig: ma-di-woe-vrij

“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”.

Memo

Aan: Projectraad Stationsgebied  
Van: Valeska van Straalen  
CC: Erica van Dijk, [REDACTED]  
Betreft: ingebruikname busstation UCC eind 2018  
Datum: 24 oktober 2017

---

### 1.1. Inleiding

De ingebruikname van het busstation Centrumzijde (busstation UCC) staat gepland in december 2018. Hoewel het nu het najaar van 2017 is, moet er worden nagedacht hoe deze ingebruikname gerealiseerd moet worden en moet er gemonitord worden of en hoe ingebruikname in december 2018 gehaald kan worden.

Partijen (gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/Qbuzz) hebben inmiddels ervaring opgedaan met diverse grote verhuizingen van de bussen en hebben geleerd dat de voorbereiding veel tijd in beslag in neemt. Medio 2018 moet duidelijk zijn of een terugklap in december 2018 realistisch is.

De projectraad Stationsgebied heeft gevraagd een memo op te stellen met daarin een voorstel hoe tot deze organisatie van de terugklap te komen. Dit memo is hiervoor de eerste aanzet.

### 1.2. 3 thema's

Bij de ingebruikname van het busstation UCC spelen er 3 hoofdthema's een rol, die samen moeten leiden tot een goed en kwalitatief functionerend busstation voor de reiziger, waarbij het beheer en onderhoud duidelijk geregeld is. Daarnaast leidt ingebruikname van busstation UCC mogelijk tot aanpassingen van het tijdelijke busstation Jaarbeursplein. Bekeken moet worden of haltes gedeeltelijk opgeheven kunnen worden. Bij deze thema's hebben verschillende partijen een verantwoordelijkheid.

De 3 hoofdonderwerpen zijn de volgende:

1. Realisatie busstation UCC + start exploitatie busstation UCC
2. Bepalen toekomstige beheerder busstation UCC
3. Aanpassen tijdelijk busstation jaarbeursplein

Hieronder volgt een korte toelichting per onderwerp.

#### 1. Realisatie busstation UCC en start exploitatie busstation UCC

Een belangrijke opgave is de realisatie van het busstation UCC en de verificatie/validatie t.a.v. de gestelde eisen en daarmee de oplevering van het busstation. Bam CUU is verantwoordelijk voor de realisatie van het bus/tramstation en wordt daarin rechtstreeks aangestuurd door de Projectorganisatie Uithoflijn.

De organisatie van de start exploitatie ligt bij de provincie Utrecht vanuit haar rol als concessieverlener. Met de vervoerder moet een proces afgesproken worden dat gaat leiden tot het draaien van een exploitatie. Dit wordt belegd in het vervoersplan en de uitwerking daarvan in een dienstregeling etc. en een communicatieplan. Een groot deel van dit proces hoort bij het reguliere werk vanuit team exploitatie van de Provincie en Qbuzz, maar vraagt om extra afstemming met name rondom een op te stellen draaiboek en de communicatie met meerdere partijen (waaronder NS Stations en Prorail ivm signing in de hal).

*Betrokken partijen: BAM/POUHL, PU/ Qbuzz*

*trekker: realisatie (POUHL) – start exploitatie (PU)*

## *2. Bepalen toekomstige beheerder busstation UCC*

Na oplevering volgt acceptatie en overdracht naar de beheerder. Dit is een belangrijke stap voordat het busstation daadwerkelijk in gebruik genomen kan worden. De gezamenlijke opdrachtgevers hebben nog geen heldere afspraken gemaakt over de beheerdersrol. De reeds in gebruik zijnde busstations in het stationsgebied worden beheerd door de gemeente. Echter omdat halte UCC een combinatie is van bus en tram (en de Provincie de tramhalte gaat beheren), is de wens om dit in 1 hand te brengen. Verkennende gesprekken zijn hierover zijn in het verleden gevoerd en een concept beheergrenstekening is opgesteld maar duidelijke afspraken, randvoorwaarden etc. zijn nog niet vastgelegd.

Belangrijke stap naar de ingebruikname/exploitatie, is dat de gesprekken tussen provincie en gemeente hierover worden opgepakt. Zodat er een planning en een inventarisatie gemaakt kan worden van de verantwoordelijkheden/onderdelen die ondergebracht moeten worden.

Naast het goed beleggen van het beheer van busstation UCC loopt er ook nog een vraagstuk over het beheer van de toe leidende routes (het beheer van de HOV-banen). Het is aan te bevelen deze mee te nemen in de afwegingen t.a.v. het beheervraagstuk. POUHL is hiervan de trekker maar doet dit samen met Provincie (team OV-A).

*Betrokken partijen: POUHL, GU en PU*

*Trekker: POUHL (ism PU/OV-A)*

## *3. Aanpassing tijdelijk busstation Jaarbeursplein*

De busterugklap levert een grotere schuifpuzzel op dan alleen het verplaatsen van de U-OV-bussen die nu op het tijdelijk busstation Jaarbeursplein halteren naar halte UCC. Naast het opnieuw indelen van de busstations dient gelijktijdig inzichtelijk gemaakt worden in hoeveel van de bushaltes op het Jaarbeursplein kunnen worden opgeheven. Tot het moment van volledige exploitatie van de Uithoflijn zal lijn 12 blijven rijden en kunnen de bussen van Arriva nog niet verhuizen van het Jaarbeursplein naar busstation Jaarbeurszijde (ivm gebrek aan ruimte).

Dus hoewel lijn 12 vertrekt vanaf busstation Jaarbeurszijde, zorgt dit ervoor dat niet nog niet alle bussen van het Jaarbeursplein af kunnen per december 2018. Dit omdat er te weinig ruimte op het busstation Jaarbeurszijde is zolang lijn 12 rijdt.

Het maken van de puzzel waarmee bepaald wordt wat er kan blijven (of verwijderd kan worden) op het Jaarbeursplein en het uitvoeren ervan is een van de taken die behoren bij het vraagstuk bus terugklap.

*Betrokken partijen: GU, PU, Qbuzz, Arriva*

*Trekker: GU (POS)*

### 1.3 Regie

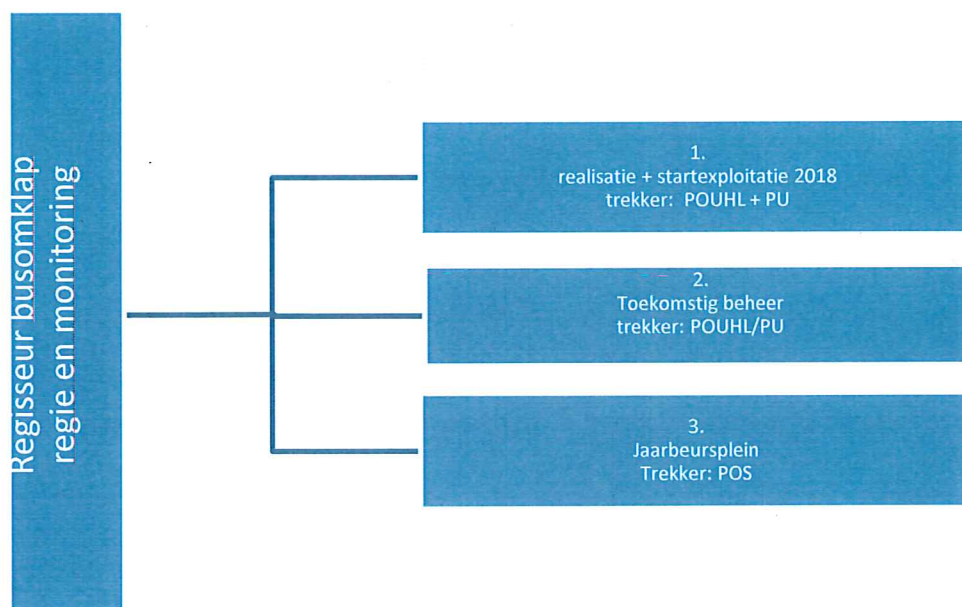
Bovenstaande vraagstukken hebben allemaal een bepaalde samenhang en dragen allemaal bij tot een goede start exploitatie op een kwalitatief busstation. Deze vraagstukken worden op verschillende tafels belegd tussen diverse partijen en vragen daarom om een regisseur. Naast het bewaken van de voortgang op de genoemde tafels is een belangrijke opgave voor de regisseur de monitoring of de terugklap in december 2018 gehaald kan worden en of het wenselijk is dit doorgang te laten vinden.

In het gebied rond het busstation UCC zullen in december 2018 nog veel bouwwerkzaamheden plaatsvinden daarbij zal er deelexploitatie plaatsvinden en is er sprake van een test- en proefbedrijf in het gebied. Gemonitord moet worden of het busstation UCC en de toeleidende routes gereed genoeg voor zijn voor (veilige) ingebruikname. Dit betreft dus niet alleen een technisch gereed busstation UCC maar ook een busstation dat kwalitatief en functioneel op orde is om reizigers te ontvangen. Een eventuele deeloplevering van busstation en busbaan is overigens niet voorzien in het contract met BAM CUU en de verwachting is dat Qbuzz dat ook niet zal accepteren.

### 1.4 Voorstel regisseur busomklap

Het voorstel is dan ook om een regisseur busomklap aan te stellen om de regie te voeren op de genoemde onderwerpen en te monitoren/rapportoren aan directieraad of de terugklap in december 2018 technisch en functioneel kan plaatsvinden. Deze persoon wordt gezamenlijk aangesteld door PU/GU (en indien ingehuurd ook samen betaald). De kosten voor deze regisseur staan los van de te maken kosten en de (nog te maken) afspraken van partijen inzake bovengenoemde facetten rondom de terugklap. Onder regie van deze persoon worden de 3 hoofthema's verder uitgewerkt.

Het organisatieplaatje ziet er dan als volgt uit:



**Gevraagde beslissing**

**In te stemmen met:**

1. Het door PU/GU gezamenlijk aanstellen van een regisseur terugklap bussen  
-die de opdracht krijgt om namens beide OG's dit vraagstuk verder te verkennen en een plan van aanpak op te stellen waarin de onderdelen realisatie/toekomstige beheerder- ingebruikname/exploitatie en jaarbeursplein zijn belegd inclusief de trekkers zoals hierboven in figuur is weergegeven.  
- die de opdracht krijgt het plan van aanpak in de DR te laten vaststellen waarna verder uitvoering kan worden opgepakt.
2. Indien de regisseur wordt ingehuurd, de kosten 50/50 te delen tussen beide OG's (GU/PU)

\_chat

05-12-17 11:15:23: Berichten en oproepen in deze chat zijn nu beveiligd met end-to-end encryptie.

05-12-17 11:18:04: Mark de Boer: Hoi, Ff check ik ga er van uit dat er geen persbericht/publicatie plaatsvinden rondom gespreksmemo Ruimtelijke Agenda provincie en gemeente. Klopt dat?

05-12-17 11:18:10: Mark de Boer: Groet  
Mark de Boer

05-12-17 17:52:04: Ingeborg Pastors: Hoi Mark, excuus zie nu pas je berichtje. Daar zat inderdaad geen communicatie op. Was er een bijzondere reden om geen handtekening te zetten? P.S. ik heb ook een werk nummer:

05-12-17 17:55:19: Ingeborg Pastors: [REDACTED]

06-12-17 08:39:18: Mark de Boer: Ok. Gebruik volgende keer de andere. Volgens mij is dat nog toegelicht door t college. Was goed gesprek volgens mij gisteren.

06-12-17 08:40:39: Ingeborg Pastors: Oh, dat is fijn! we hebben donderdag nog gezamenlijk wat te verhapstukken bij het rijk!

30-01-18 14:20:48: Mark de Boer: Hoi

Morgen de perspresenratie van de Uithoflijn. Ik zal dat persgesprek in goede banen leiden. Is jacqueline goed voorbereid op morgen?

En ben jij er bij  
Groet!

Mark

30-01-18 15:52:14: Ingeborg Pastors: Hoi Mark, ik zag het. Onze woordvoerder is erbij. Jacqueline zit goed in de groef. Kent het dossier goed. Wat wordt de krantenkop volgens jou?

30-01-18 17:01:33: Mark de Boer: Mooi Zou zijn

[REDACTED]

[REDACTED]



[REDACTED]

[REDACTED]

30-01-18 17:27:30: Ingeborg Pastors: Ah die laatste zou ook een optie zijn inderdaad. Ik ga voor [REDACTED] En daarna inderdaad vergelijkingen met andere projecten.

30-01-18 17:28:06: Ingeborg Pastors: Moet ik hier nog iets meegeven aan iemand? Tip of wens?

30-01-18 17:28:54: Mark de Boer: [REDACTED]



30-01-18 17:33:19: Mark de Boer: Nee als t goed is is t goed.

[REDACTED]



[REDACTED]



[REDACTED]

[REDACTED]



[REDACTED]



30-01-18 18:59:39: Ingeborg Pastors: [REDACTED]



31-01-18 21:51:26: Mark de Boer: . Uithof duurder en later klaar (NPO teletekst)

. Tramlijn Utrecht anderhalf jaar vertraagd, kosten 84 miljoen euro (nos.nl)

. De Uithoflijn, de nieuwe sneltram door Utrecht, valt € 84 miljoen duurder uit (businessinsider.nl)

. Sneltramlijn Utrecht 84 miljoen duurder (nieuws.nl)

. Uithoflijn gaat minimaal een jaar later rijden dan gepland (dub.uu.nl)

\_chat

- Sneltramlijn door Utrecht 84 miljoen duurder (binnenlandsbestuur.nl)
- Uithoflijn 84 miljoen duurder door extra bouwwerkzaamheden (cobouw.nl)
- Uithoflijn gaat pas in 2019 rijden (utrecht.nieuws.nl)
- Sneltramlijn Utrecht 84 miljoen duurder (hpdetijd.nl)
- Sneltramlijn Utrecht 84 miljoen duurder (welingelichtekringen.nl)
- Sneltramlijn Utrecht 84 miljoen duurder (dvhn.nl)
- Sneltramlijn Utrecht 84 miljoen duurder (nationalebouwguids.nl)
- Sneltramlijn Utrecht 84 miljoen duurder (nd.nl)
- Nog voor 2020 rijdt de Uithoflijn het hele tracé (trajectum.hu.nl)
- Sneltramlijn Utrecht 84 miljoen duurder (telegraaf.nl)

31-01-18 22:13:55: Ingeborg Pastors: Goed gewerkt. Echt rustig opgepakt.

31-01-18 22:14:44: Ingeborg Pastors: Hoorde interview bij BNR met deskundige:

31-01-18 22:17:18: Mark de Boer:

31-01-18 22:19:25: Ingeborg Pastors: Ja klopt.

31-01-18 22:22:19: Ingeborg Pastors:

31-01-18 22:22:29: Mark de Boer:

31-01-18 22:22:40: Ingeborg Pastors: []

31-01-18 22:22:51: Mark de Boer: Morgen verder! [][]

02-02-18 16:29:10: Mark de Boer: Rene Groen directeur mobiliteit schrijft de brief

02-02-18 16:30:03: Mark de Boer: Tussen woordvoerder provincie en ons hoofd persvoorlichting Anita V Wijnbergen is contact

02-02-18 17:58:04: Ingeborg Pastors: Mark, dank. Brief gaat zo uit.

04-02-18 11:05:27: Ingeborg Pastors: Hoi Mark, hoe ervaar jij publiciteit over Uithoflijn?

04-02-18 11:35:34: Mark de Boer: Hoi,

04-02-18 11:38:16: Ingeborg Pastors:

04-02-18 11:43:38: Ingeborg Pastors:

04-02-18 11:44:10: Ingeborg Pastors:

04-02-18 11:44:16: Mark de Boer:



\_chat

04-02-18 11:46:13: Mark de Boer:

04-02-18 11:46:20: Ingeborg Pastors: Ok. Dat is een waardevolle toelichting.

04-02-18 11:49:16: Mark de Boer:

04-02-18 11:50:08: Mark de Boer:

04-02-18 12:01:50: Ingeborg Pastors: Allright. Dat is het inderdaad ook niet. Dank.

04-02-18 12:01:58: Mark de Boer: ☐☐

04-02-18 12:20:27: Ingeborg Pastors: Kijk nog wel even naar laatste zin RTV Utrecht die als feit melden dat gemeente met dit rapport de schuld voor tegenvallers bij zich weg willen houden.

04-02-18 12:35:23: Mark de Boer: Ik zie t.

05-02-18 12:43:17: Mark de Boer: Hoi,  
Even bellen?  
Hartelijke groet,  
Mark

06-02-18 16:20:30: Ingeborg Pastors: Hou Mark, mag ik voor morgen een belafsprak met je?

06-02-18 18:01:58: Mark de Boer: Hoi.

Tussen 11:30 en 12:30 goed bereikbaar

Daarna tot 14:00 in de trein maar is minder prettig spreken

06-02-18 18:02:53: Ingeborg Pastors: Ok. Ik heb commissie tot 12:30. En later in de middag?

06-02-18 18:04:16: Mark de Boer: Later in de middag heidag met de directie. Kan ik soms even uitlopen maar niet de hele tijd en niet op elk moment

06-02-18 18:04:55: Ingeborg Pastors: Ok. Ik probeer voor 12:30. Prettige avond!

06-02-18 18:05:10: Mark de Boer: In de trein kan wel tenzij je even openlijk wilt gaan brainstormen over de gezamenlijke strategie

06-02-18 18:05:18: Mark de Boer: Jij ook! ☐☐☐

07-02-18 11:43:36: Mark de Boer: Beschikbaar! ☐☐☐

08-02-18 08:53:52: Mark de Boer:

08-02-18 08:54:48: Mark de Boer:

08-02-18 09:05:40: Ingeborg Pastors: Nieuw statenvoorstel. wordt gedeeld!

08-02-18 09:06:09: Mark de Boer: Niet bij ons aangekondigd

08-02-18 09:16:23: Ingeborg Pastors: 2018-02-08-AUDIO-00000055.opus <bijgevoegd>

09-02-18 18:06:50: Mark de Boer: Hoi,

Hoe kijk jij terug op t debat van gisteravond?

09-02-18 20:30:52: Ingeborg Pastors: Hoi Mark, persbericht is net uit

09-02-18 20:31:15: Mark de Boer: zie t!

09-02-18 20:31:20: Ingeborg Pastors: Wil jij Lot en Victor informeren of kan ik hen persbericht toesturen?

09-02-18 20:31:26: Mark de Boer:

09-02-18 20:31:49: Mark de Boer:

09-02-18 20:37:17: Mark de Boer:

19-02-18 09:04:20: Mark de Boer:

[REDACTED]

---

**Van:** Straalen, Valeska van <valeska.van.straalen@provincie-utrecht.nl>  
**Verzonden:** woensdag 6 december 2017 11:18  
**Aan:** [REDACTED] Roozen, Simon  
**Onderwerp:** FW: 20171024 concept memo organisatie ingebruikname busstation halte UCC versie 3  
**Bijlagen:** 20171024 concept memo organisatie ingebruikname busstation halte UCC versie 3.docx

Hoi [REDACTED]

Dit is de memo t.a.v. de regisseur voor de omklap.

Deze is afgestemd met Erica. Wil jij je licht hier ook nog over schijnen en dan met name over de gedachte of jij wellicht deze rol in wilt vullen.

Voor mij is het belangrijk dat deze regisseur namens beide OG's wordt ingevuld (en dat kan iemand van POS zijn die deze rol ook echt kan oppakken). Zelf denk ik dat jij deze rol heel goed zou kunnen invullen maar de vraag is natuurlijk of jij dit ook zo ziet, wil etc....

Een andere naam die genoemd wordt is die van [REDACTED] Wat denk jij?

Even contact?

Groeten

Valeska van Straalen  
Senior Procesmanager Stationsgebied Utrecht

Provincie Utrecht, Afdeling Mobiliteit  
Archimedeslaan 6, p/a Postbus 14107, 3508 SE Utrecht, bezoekadres Remise: Remiseweg 7, Nieuwegein  
[REDACTED] E:valeska.van.straalen@provincie-utrecht.nl  
Kijk eens op [www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl)  
Aanwezig: ma-di-woe-vrij

---

**Van:** Straalen, Valeska van  
**Verzonden:** woensdag 6 december 2017 11:14  
**Aan:** Dijk, Erica van; [REDACTED] Jonkers, Dick  
**CC:** [REDACTED] Roozen, Simon  
**Onderwerp:** 20171024 concept memo organisatie ingebruikname busstation halte UCC versie 3

Beste allen,

Hierbij stuur ik jullie ter info de nieuwe versie van de notitie voor regisseur busomklap.

De notitie is inmiddels besproken in de taskforce en PU (Erica), POUHL ([REDACTED]), GU ([REDACTED]) en Qbuzz ([REDACTED]) hebben hun aanvullingen etc aan gegeven, deze zijn verwerkt.

Wat mij betreft is de notitie klaar voor de directieraad. Mijn collega's adviseerde deze notitie eerst nog ter informatie naar de werkgroep VEB te doen en dan naar de DR. Dit omdat de afspraak is dat notities voor de DR eerst in de werkgroepen te laten langs komen. Dus die raad volg ik op.

Verder lijkt het me goed als we in petit comité nog even brainstormen over de mogelijke kandidaten voor de regisseur busomklap.

■■■■ of ■■■■ wie kan ik benaderen om deze notitie in te brengen in de VEB? En wanneer is de eerste mogelijkheid? Graag wil ik dan zelf aanschuiven om een eventuele toelichting te geven. Laten we dit even kortsluiten.

Met vriendelijke groet,

Valeska van Straalen  
Senior Procesmanager Stationsgebied Utrecht

Provincie Utrecht, Afdeling Mobiliteit  
Archimedeslaan 6, p/a Postbus 14107, 3508 SE Utrecht, bezoekadres Remise: Remiseweg 7, Nieuwegein  
■■■■: [valeska.van.straalen@provincie-utrecht.nl](mailto:valeska.van.straalen@provincie-utrecht.nl)  
Kijk eens op [www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl)  
Aanwezig: ma-di-woe-vrij

“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”.

Memo

Aan: Projectraad Stationsgebied  
Van: Valeska van Straalen  
CC: Erica van Dijk, [REDACTED]  
Betreft: ingebruikname busstation UCC eind 2018  
Datum: 24 oktober 2017

---

### 1.1. Inleiding

De ingebruikname van het busstation Centrumzijde (busstation UCC) staat gepland in december 2018. Hoewel het nu het najaar van 2017 is, moet er worden nagedacht hoe deze ingebruikname gerealiseerd moet worden en moet er gemonitord worden of en hoe ingebruikname in december 2018 gehaald kan worden.

Partijen (gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/Qbuzz) hebben inmiddels ervaring opgedaan met diverse grote verhuizingen van de bussen en hebben geleerd dat de voorbereiding veel tijd in beslag in neemt. Medio 2018 moet duidelijk zijn of een terugklap in december 2018 realistisch is. De projectraad Stationsgebied heeft gevraagd een memo op te stellen met daarin een voorstel hoe tot deze organisatie van de terugklap te komen. Dit memo is hiervoor de eerste aanzet.

### 1.2. 3 thema's

Bij de ingebruikname van het busstation UCC spelen er 3 hoofdthema's een rol, die samen moeten leiden tot een goed en kwalitatief functionerend busstation voor de reiziger, waarbij het beheer en onderhoud duidelijk geregeld is. Daarnaast leidt ingebruikname van busstation UCC mogelijk tot aanpassingen van het tijdelijke busstation Jaarbeursplein. Bekeken moet worden of haltes gedeeltelijk opgeheven kunnen worden. Bij deze thema's hebben verschillende partijen een verantwoordelijkheid.

De 3 hoofdonderwerpen zijn de volgende:

1. Realisatie busstation UCC + start exploitatie busstation UCC
2. Bepalen toekomstige beheerder busstation UCC
3. Aanpassen tijdelijk busstation jaarbeursplein

Hieronder volgt een korte toelichting per onderwerp.

#### 1. *Realisatie busstation UCC en start exploitatie busstation UCC*

Een belangrijke opgave is de realisatie van het busstation UCC en de verificatie/validatie t.a.v. de gestelde eisen en daarmee de oplevering van het busstation. Bam CUU is verantwoordelijk voor de realisatie van het bus/tramstation en wordt daarin rechtstreeks aangestuurd door de Projectorganisatie Uithoflijn.

De organisatie van de start exploitatie ligt bij de provincie Utrecht vanuit haar rol als concessieverlener. Met de vervoerder moet een proces afgesproken worden dat gaat leiden tot het draaien van een exploitatie. Dit wordt belegd in het vervoersplan en de uitwerking daarvan in een dienstregeling etc. en een communicatieplan. Een groot deel van dit proces hoort bij het reguliere werk vanuit team exploitatie van de Provincie en Qbuzz, maar vraagt om extra afstemming met name rondom een op te stellen draaiboek en de communicatie met meerdere partijen (waaronder NS Stations en Prorail ivm signing in de hal).

*Betrokken partijen: BAM/POUHL, PU/ Qbuzz*

*trekker: realisatie (POUHL) – start exploitatie (PU)*

## *2. Bepalen toekomstige beheerder busstation UCC*

Na oplevering volgt acceptatie en overdracht naar de beheerder. Dit is een belangrijke stap voordat het busstation daadwerkelijk in gebruik genomen kan worden. De gezamenlijke opdrachtgevers hebben nog geen heldere afspraken gemaakt over de beheerdersrol. De reeds in gebruik zijnde busstations in het stationsgebied worden beheerd door de gemeente. Echter omdat halte UCC een combinatie is van bus en tram (en de Provincie de tramhalte gaat beheren), is de wens om dit in 1 hand te brengen. Verkennende gesprekken zijn hierover zijn in het verleden gevoerd en een concept beheergrenstekening is opgesteld maar duidelijke afspraken, randvoorwaarden etc. zijn nog niet vastgelegd.

Belangrijke stap naar de ingebruikname/exploitatie, is dat de gesprekken tussen provincie en gemeente hierover worden opgepakt. Zodat er een planning en een inventarisatie gemaakt kan worden van de verantwoordelijkheden/onderdelen die ondergebracht moeten worden.

Naast het goed beleggen van het beheer van busstation UCC loopt er ook nog een vraagstuk over het beheer van de toe leidende routes (het beheer van de HOV-banen). Het is aan te bevelen deze mee te nemen in de afwegingen t.a.v. het beheervraagstuk. POUHL is hiervan de trekker maar doet dit samen met Provincie (team OV-A).

*Betrokken partijen: POUHL, GU en PU*

*Trekker: POUHL (ism PU/OV-A)*

## *3. Aanpassing tijdelijk busstation Jaarbeursplein*

De busterugklap levert een grotere schuifpuzzel op dan alleen het verplaatsen van de U-OV-bussen die nu op het tijdelijk busstation Jaarbeursplein halteren naar halte UCC. Naast het opnieuw indelen van de busstations dient gelijktijdig inzichtelijk gemaakt worden in hoeveel van de bushaltes op het Jaarbeursplein kunnen worden opgeheven. Tot het moment van volledige exploitatie van de Uithoflijn zal lijn 12 blijven rijden en kunnen de bussen van Arriva nog niet verhuizen van het Jaarbeursplein naar busstation Jaarbeurszijde (ivm gebrek aan ruimte).

Dus hoewel lijn 12 vertrekt vanaf busstation Jaarbeurszijde, zorgt dit ervoor dat niet nog niet alle bussen van het Jaarbeursplein af kunnen per december 2018. Dit omdat er te weinig ruimte op het busstation Jaarbeurszijde is zolang lijn 12 rijdt.

Het maken van de puzzel waarmee bepaald wordt wat er kan blijven (of verwijderd kan worden) op het Jaarbeursplein en het uitvoeren ervan is een van de taken die behoren bij het vraagstuk bus terugklap.

*Betrokken partijen: GU, PU, Qbuzz, Arriva*  
*Trekker: GU (POS)*

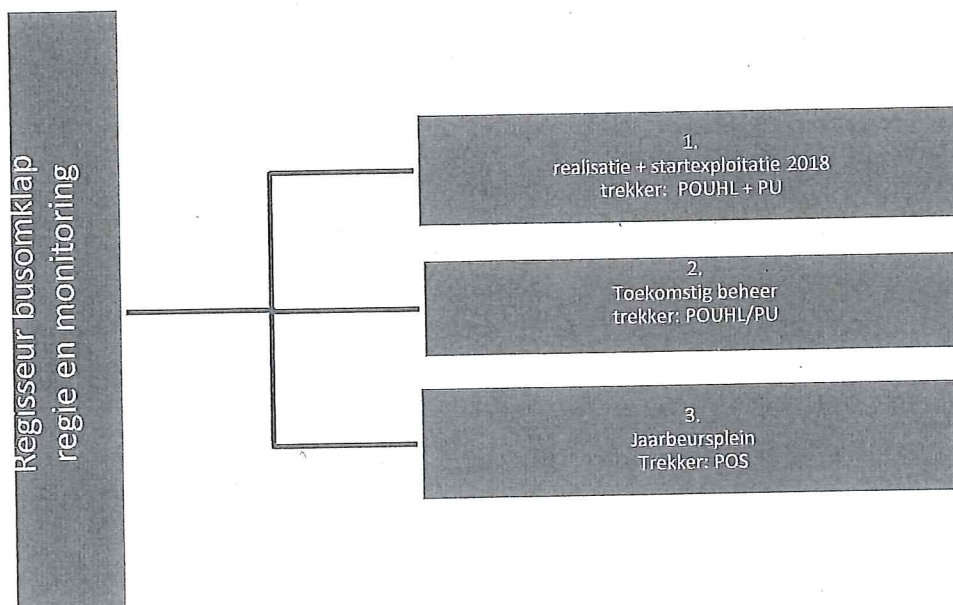
### 1.3 Regie

Bovenstaande vraagstukken hebben allemaal een bepaalde samenhang en dragen allemaal bij tot een goede start exploitatie op een kwalitatief busstation. Deze vraagstukken worden op verschillende tafels belegd tussen diverse partijen en vragen daarom om een regisseur. Naast het bewaken van de voortgang op de genoemde tafels is een belangrijke opgave voor de regisseur de monitoring of de terugklap in december 2018 gehaald kan worden en of het wenselijk is dit doorgang te laten vinden.

In het gebied rond het busstation UCC zullen in december 2018 nog veel bouwwerkzaamheden plaatsvinden daarbij zal er deelexploitatie plaatsvinden en is er sprake van een test- en proefbedrijf in het gebied. Gemonitord moet worden of het busstation UCC en de toeleidende routes gereed genoeg voor zijn voor (veilige) ingebruikname. Dit betreft dus niet alleen een technisch gereed busstation UCC maar ook een busstation dat kwalitatief en functioneel op orde is om reizigers te ontvangen. Een eventuele deeloplevering van busstation en busbaan is overigens niet voorzien in het contract met BAM CUU en de verwachting is dat Qbuzz dat ook niet zal accepteren.

### 1.4 Voorstel regisseur busomklap

Het voorstel is dan ook om een regisseur busomklap aan te stellen om de regie te voeren op de genoemde onderwerpen en te monitoren/rapportoren aan directieraad of de terugklap in december 2018 technisch en functioneel kan plaatsvinden. Deze persoon wordt gezamenlijk aangesteld door PU/GU (en indien ingehuurd ook samen betaald). De kosten voor deze regisseur staan los van de te maken kosten en de (nog te maken) afspraken van partijen inzake bovengenoemde facetten rondom de terugklap. Onder regie van deze persoon worden de 3 hoofthema's verder uitgewerkt. Het organisatieplaatje ziet er dan als volgt uit:



**Gevraagde beslissing**

**In te stemmen met:**

1. Het door PU/GU gezamenlijk aanstellen van een regisseur terugklap bussen  
-die de opdracht krijgt om namens beide OG's dit vraagstuk verder te verkennen en een plan van aanpak op te stellen waarin de onderdelen realisatie/toekomstige beheerder- ingebruikname/exploitatie en jaarbeursplein zijn belegd inclusief de trekkers zoals hierboven in figuur is weergegeven.  
- die de opdracht krijgt het plan van aanpak in de DR te laten vaststellen waarna verder uitvoering kan worden opgepakt.
2. Indien de regisseur wordt ingehuurd, de kosten 50/50 te delen tussen beide OG's (GU/PU)

[REDACTED]

---

**Van:** Greeven, Jan  
**Verzonden:** vrijdag 15 december 2017 16:31  
**Aan:** 'Bredt, Pauline'  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: E-mail verzenden: 20171215 Bestuurlijke brief concept 7.docx  
**Bijlagen:** 20171215 Bestuurlijke brief concept 7.docx

DEZE VERSIE !

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,  
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht

Interne Bedrijven

Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon 030 - [REDACTED] Mobiel [REDACTED]

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

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

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

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

Van: Greeven, Jan  
Verzonden: vrijdag 15 december 2017 14:38  
Aan: 'Bredt, Pauline'  
CC: [REDACTED]  
Onderwerp: E-mail verzenden: 20171215 Bestuurlijke brief concept 7.docx



Hoi Pauline,

Bijgaand een nieuw concept voor komend BO (woensdagochtend).  
We zijn er hier ook nog even mee bezig, maar misschien kun je vast meekijken.  
Let op, ook de hoofdlijnenplanning is aangepast (niet de eindmijlpalen).

Groet,  
Jan.

CONCEPT7 Statenbrief / Raadsbrief

Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage december 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%.

Voor de nieuwe planning zijn alle onderdelen van het project Uithoflijn opnieuw onder de loep genomen. Zo hebben we de risico's in beeld en kunnen we waar mogelijk nog extra beheersmaatregelen treffen. Op verschillende delen van het tracé zijn onderdelen die ingebruikname in 2018 in de weg staan. Zo zijn op dit moment de veiligheidssystemen die onder meer de overwegbeveiliging van de Koningsweg regelen nog niet beschikbaar om te kunnen beproeven testen en is op een aantal plaatsen het inpassen van de aangelegde rail nog niet conform het programma van eisen.

In het stationsgebied zijn we in afwachting van het beschikking krijgen over de grond waar het laatste deel van het tracé komt te liggen en hebben we moeten kiezen voor een onderheide spoorplaat om de stabiliteit te borgen. Ook de nieuwe remise waar de Uithoflijn voor onderhoud naartoe moet, is in 2018 nog niet gereed. Dit zijn belangrijke uitdagingen die we met beheersmaatregelen en stevige sturing zo snel mogelijk oplossen. Hiertoe hebben we een taskforce en projectraad in het leven geroepen die directe sturing op de opdrachtnemers heeft. Het risicodossier is geactualiseerd en uitgebreid en de kritische mijlpalen zijn benoemd.

### **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. Dat is al van belang gedurende het einde van de test- en de gehele proeffase.

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, althans kostbaar en met risico op schade aan het materieel.

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 enkele 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 maken<sup>1</sup>.

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 zeer kleine kans van optreden buiten beschouwing gelaten bij het vaststellen van de nieuwe planning. Mocht een 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.

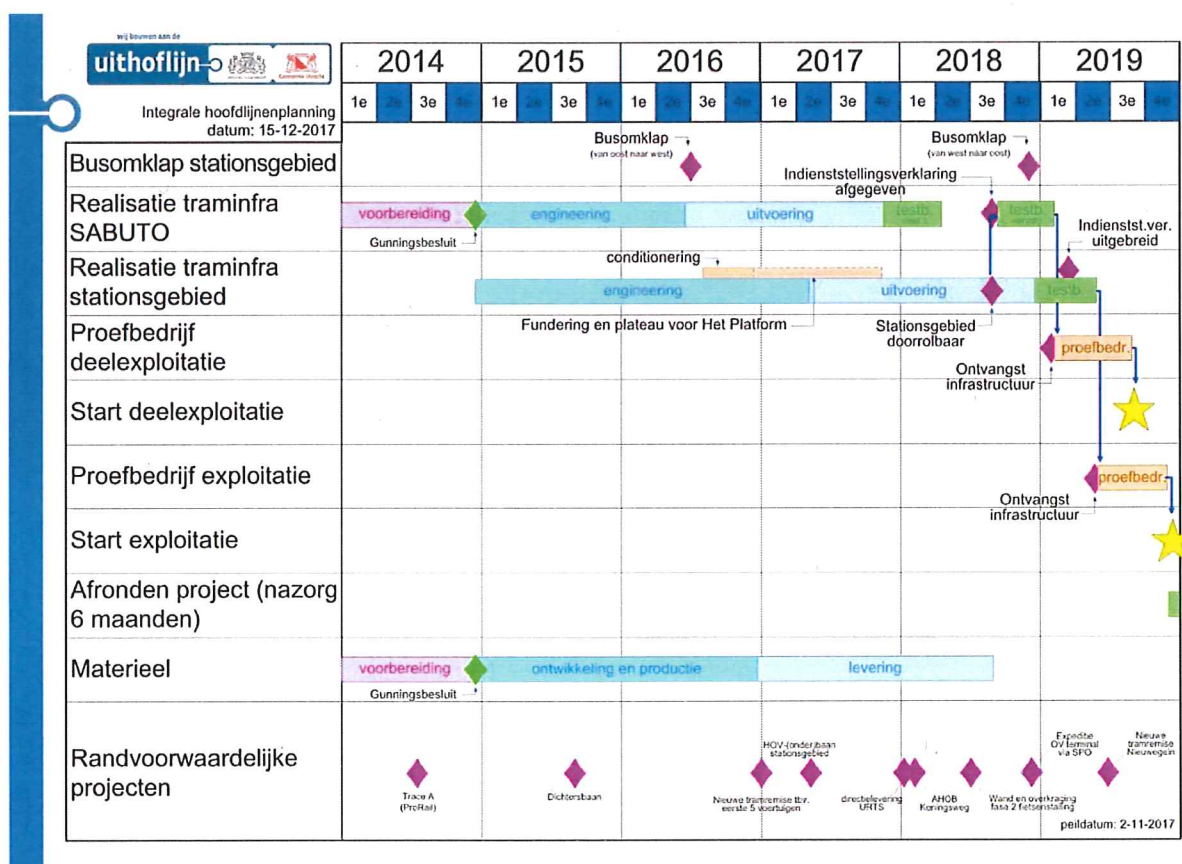
---

<sup>1</sup> 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) 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 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 tweede helft van 2019 starten met deexploitatie 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, .....

[REDACTED]

---

**Van:** Greeven, Jan  
**Verzonden:** vrijdag 15 december 2017 16:09  
**Aan:** 'Bredt, Pauline'  
**Onderwerp:** RE: E-mail verzenden: 20171215 Bestuurlijke brief concept 7.docx

Oh, ik zie dat de hoofdlijnenplanning nog niet is aangepast.  
Ik stuur zo een versie met wat correcties en de bijgestelde planning...

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,  
Senior projectmanager

Gemeente Utrecht

Interne Bedrijven

Projectmanagementbureau

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon 030 - [REDACTED] Mobiel 06 - [REDACTED]

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

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

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

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

Van: Greeven, Jan  
Verzonden: vrijdag 15 december 2017 14:38  
Aan: 'Bredt, Pauline'  
CC: [REDACTED]  
Onderwerp: E-mail verzenden: 20171215 Bestuurlijke brief concept 7.docx

Hoi Pauline,

Bijgaand een nieuw concept voor komend BO (woensdagochtend).  
We zijn er hier ook nog even mee bezig, maar misschien kun je vast meekijken.  
Let op, ook de hoofdlijnenplanning is aangepast (niet de eindmijlpalen).

Groet,  
Jan.

[REDACTED]

---

**Van:** Greeven, Jan  
**Verzonden:** vrijdag 15 december 2017 17:56  
**Aan:** 'Bredt, Pauline'  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: E-mail verzenden: 20171215 Bestuurlijke brief concept 7.docx

Mooi, dan gaat hij in procedure richting BO van woensdag.

Ik stel het volgende voor:

19 december BO,

9 januari GS/B&W

10 januari verzenden, na informeren uithofpartners.

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](mailto:j.greeven@utrecht.nl)

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

**Aanwezig** di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

---

**Van:** Bredt, Pauline [<mailto:Pauline.Bredt@provincie-utrecht.nl>]  
**Verzonden:** vrijdag 15 december 2017 16:45  
**Aan:** Greeven, Jan  
**Onderwerp:** RE: E-mail verzenden: 20171215 Bestuurlijke brief concept 7.docx

Hi Jan

Heb m niet van voor tot achter gespeld maar wel doorgelezen. Goeie brief. Ik struikel eigenlijk nergens over!

Groet Pauline

---- Greeven, Jan schreef ----

DEZE VERSIE !

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] Mobiel [REDACTED]

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

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

Aanwezig di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

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

Van: Greeven, Jan

Verzonden: vrijdag 15 december 2017 14:38

Aan: 'Bredt, Pauline'

CC: [REDACTED]

Onderwerp: E-mail verzenden: 20171215 Bestuurlijke brief concept 7.docx

Hoi Pauline,

Bijgaand een nieuw concept voor komend BO (woensdagochtend).

We zijn er hier ook nog even mee bezig, maar misschien kun je vast meekijken.

Let op, ook de hoofdlijnenplanning is aangepast (niet de eindmijlpalen).

Groet,  
Jan.

“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)	

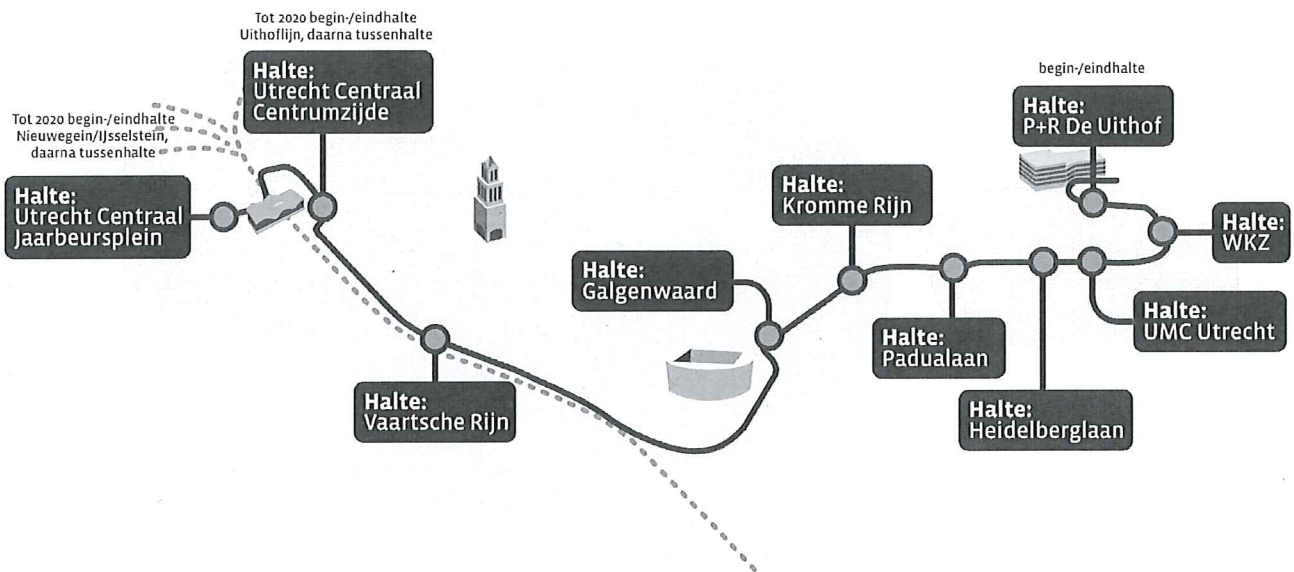
Betekenis kleuren:

- 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 doorkoppeling naar de SUNIJlijn om het materieel naar de remise te rijden voor stalling en onderhoud. In de hiernavolgende figuur is de Uithoflijn schematisch weergegeven en voorzien van de relevante kengetallen.



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

70 km per uur is de maximale snelheid van de Uithoftram

27 nieuwe tramstellen  
24 stuks in dienst en 3 reserve

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

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

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

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

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

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

16 keer per uur rijdt de tram op werkdagen overdag

25.000 mensen reizen nu dagelijks met buslijn 12 naar De Uithof

216 reizigers per tram, 62 zitplaatsen en 2 rolstoelplaatsen

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

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

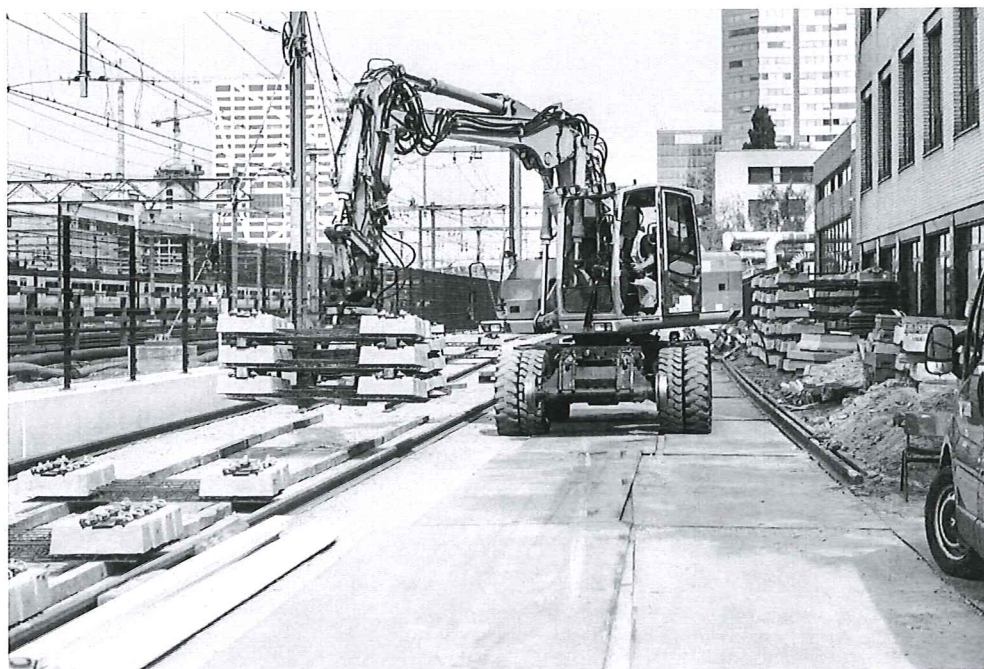
### 3 Voortgangsrapportage

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

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

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

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



*Werkzaamheden Adama van Scheltemabaan*

### *Inpassing Uithoflijn in het Stationsgebied*

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

- Een aangepaste fasering in verband met de benodigde conditionering van de ondergrond onder Utrecht Centraal om tot een stabiele bodem onder het tracé te komen. Verschillende technische oplossingen worden onderzocht, waaronder een hybride en een onderheide spoorplaat.
- De onvoorziene noodzaak om de ondergrond van de geïntegreerde tafelconstructie voor het Zuidgebouw te stabiliseren.
- Activiteiten die volgen op de sloop van de traverse duren bij nadere detaillering langer. Het uitvoeringsontwerp en de engineering van de tramsporen en het tram-busstation moeten worden aangepast aan de gewijzigde omstandigheden ter plaatse.

Met name de obstakels in de ondergrond leiden ertoe dat het uitvoeringsontwerp moet worden aangepast. Dit leidt tot een nieuwe planning, die moet worden afgestemd met omliggende projecten en te faciliteren functies als de expeditie ten behoeve van de OV terminal Utrecht Centraal. De opdrachtgevers hebben een Taskforce Stationsgebied in het leven geroepen die stuurt op een intensieve afstemming van de mogelijkheden met als doel om de initiële planning van de Uithoflijn te realiseren, rekening houdend met de planning en afstemming met aanpalende projecten.

### *Utrecht Science Park De Uithof*

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

## Traminfrastructuur

### Algemeen

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

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

### Stationsgebied

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

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



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

### SABUTO

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

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

## Trammaterieel

### Levering

De eerste tram is op 8 december 2016 in goede orde afgeleverd bij de Remise en is op 18 januari 2017 aan het publiek en pers gepresenteerd.

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 opstelsterrein 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 tram materieel december: 1<sup>e</sup> Kamer bevestigt 2<sup>e</sup> Kamerbesluit tot opheffing WGR+</p>	<p>Januari: Besluit aankoop gronden Oosterspoorbaan</p> <p>Mei: Realisatie bergingen en buurtstallingen</p> <p>December inwerkingtreding Wet Lokaal Spoor (afdeling OV beheerder in de zin van deze wet)</p>	<p>Trambaan-contour Utrecht, gewijzigde versie vastgesteld door Gedeputeerde Staten</p>	
	t/m 2011	2012	2013	2014	2015	2016	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: Hoofdvok 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 Tram materieel 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.

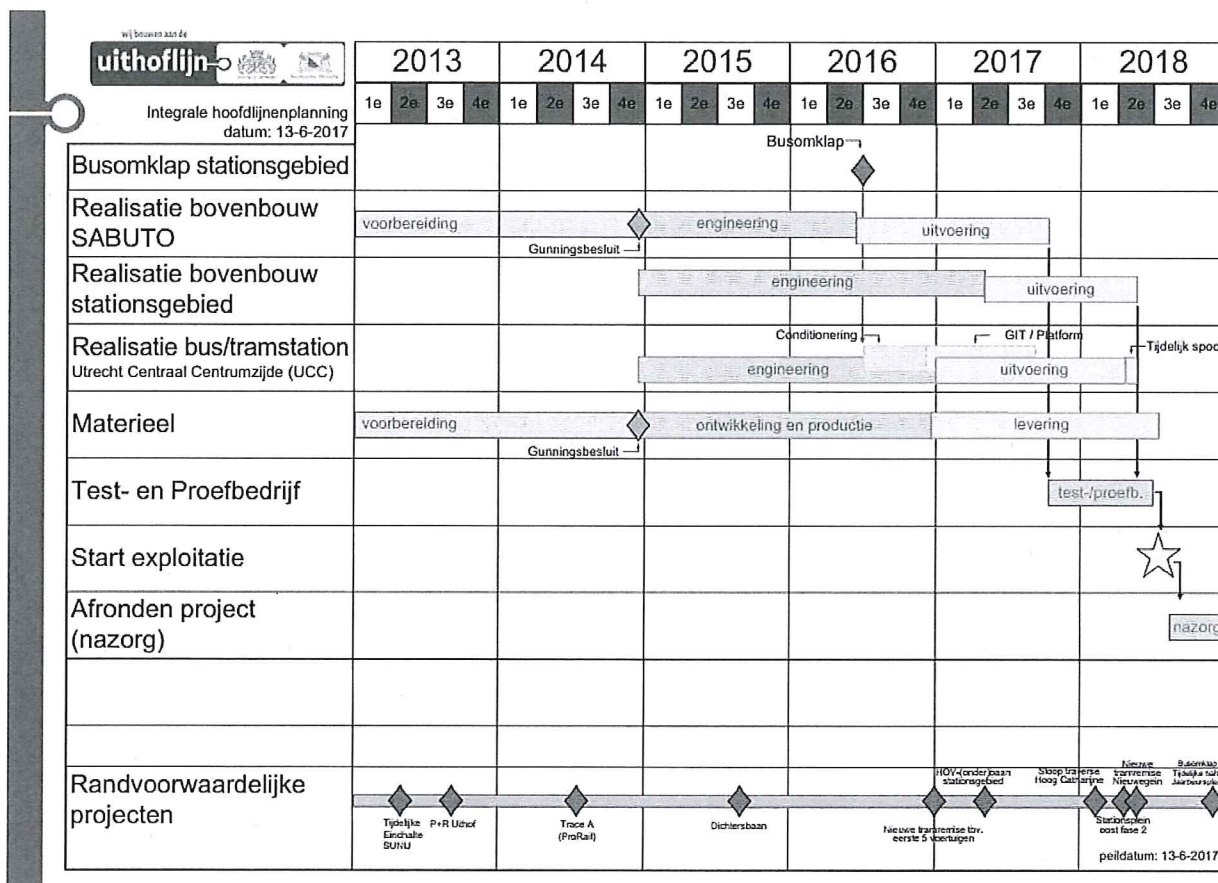
**Tracédeel SABUTO**

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.

19-12-2017 - mail - BO uithoflijn/stationsgebied  
agenda 20 december

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 19 december 2017 15:09  
**Aan:** Everhardt, Victor; Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Hooijdonk, Lot van  
**CC:** Brugts, Rob; Groen, René; [REDACTED]; Coenen, Bert  
**Onderwerp:** BO Uithoflijn/Stationsgebied; agenda/stukken 20 december  
**Bijlagen:** 171220\_Agenda Bestuurlijk overleg Uithoflijn-Stationsgebied 20 december.pdf;  
171220\_Bijlage 2 Overeenstemming na uitruil PB - Stationsgeb Bestuurlijk....pdf;  
171220\_Bijlage 4.1 Bestuurlijke brief concept 7.pdf; 171220\_Bijlage 4.2 Rapportage  
2017 H1 versie definitief tbv BO.PDF; 171220\_Bijlage 6.1 Concept-verslag BO  
Stationsgebied-Uithoflijn van 26 s....pdf; 171220\_Bijlage 6.2 Concept-verslag BO  
Stationsgebied-Uithoflijn van 3 no....pdf

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

Geachte bestuurders,

Bijgevoegd de agenda en stukken voor het overleg morgenochtend om 09.00 uur.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Projectsecretaris Uithoflijn



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

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

[REDACTED]

“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: 20 december 2017  
Tijd: 09.00 – 10.00 uur  
Plaats: Provinciehuis Utrecht, collegekamer  
Aanwezig: Jacqueline Verbeek-Nijhof (voorzitter), Lot van Hooijdonk, Victor Everhardt, Rob Brugts, René Groen, Bert Coenen [redacted]  
Afwezig: [redacted]

1. **Opening en mededelingen** 09.00-09.05
2. **Onderhandelingsakkoord provincie/gemeente** (bijlage 2) 09.05-09.20

Naar aanleiding van het vorige bestuurlijke overleg is de tabel met het voorstel voor de verdeling van de meerkosten aangepast. De volgende wijzigingen zijn aangebracht:

- De totaalbedragen van de vorige versie zijn gefixeerd (€ 84 ml. verdeeld over GU en PU: € 25 respectievelijk € 59 mln.);
- Vervolgens kosten Proefbedrijf en Voorbereiding exploitatie verdeeld conform verdeelsleutel 24/76.
- Daarvoor in de plaats zijn diverse posten die vallen onder de noemer Inpassing Stationsgebied (waarvoor GU 100% aan de lat stond) ook verdeeld conform verdeelsleutel 24/76. Hoe deze uitruil precies is uitgevoerd staat in de onderste tabel van bijgevoegd overzicht.
- De posten c t/m g maakten onderdeel uit van post 14 Inpassing Stationsgebied. De post Inpassing Stationsgebied is teruggebracht van [redacted]

Het voorstel voor de redeneerlijn waarom de gemeente zou kunnen bijdragen aan het Proefbedrijf en Voorbereiding exploitatie is als volgt:

- Gezamenlijk belang.
- De Uithoflijn zal van meet af aan de drukst bereden tramlijn van Nederland zijn.
- Tijdens het Proefbedrijf en Voorbereiding exploitatie zal aangetoond moeten worden dat niet alleen dit tramsysteem werkt, maar dat ook de interfaces met de omgeving blijven functioneren (kruisingen met fietspaden en wegen, aanvalsroutes voor nood- en hulpdiensten).
- Daarmee is het Proefbedrijf is een enorme opgave voor zowel de provincie als de gemeente; want de ultieme opgave is dat de meest intensive tramfrequentie wordt beproefd terwijl het reguliere verkeerssysteem in tact moet blijven.
- Het Proefbedrijf en Voorbereiding exploitatie zijn weliswaar een verantwoordelijkheid van de provincie, maar gelet op de vele interfaces met het verkeerssysteem van de gemeente, zal de gemeente een hiervoor een eenmalige financiële bijdrage leveren van maximaal € 4,8 mln.

Dit overzicht is exclusief de risico's [redacted] en Uitlooppunten P85 (€ 9 mln.) waarvoor indien nodig later door beide partijen dekking geregeld kan worden.

Over de verdeling van deze kosten zullen partijen nadere afspraken moeten maken die zullen liggen in het verlengde van de afspraken aangaande de verdeling van de meerkosten in bijgevoegde tabel.

## Vervolg

Nadat partijen een overeenstemming hebben bereikt over de verdeling van de kosten, zal er een concept overeenkomst worden opgesteld. In deze overeenkomst zal onder meer worden vastgelegd hoe de kosten onderling verrekend worden, wanneer en worden er ook onderliggende afspraken behorende bij de diverse posten uit de tabel (bv. wel of geen eenmalige bijdrage) opgenomen. De concept overeenkomst zal worden voorgelegd aan Directieraad en Bestuurlijk overleg. Uiteindelijk zullen GS en B&W moeten instemmen met het ondertekenen van de overeenkomst.

**Voorstel:**

- Instemmen met verdeling van de meerkosten conform de tabel;
- Instemmen met de onderliggende redeneerlijn;
- De Directieraad verzoeken een concept overeenkomst te laten opstellen..

**3. Stand van zaken gesprekken met BAM-CUU 09.20-09.30**

Mondelinge toelichting door Rob Brugts.

**4. Bestuurlijke brief inclusief bestuurlijke planning (bijlagen 4.1, 4.2) 13.20-13.40**

De afgelopen maanden is er nauw samengewerkt door BAM-CUU, GU, OV-projecten, OV-E, OV-A en POUHL om de integrale planning te herzien en om (nieuwe) data voor de start van de Volledige exploitatie en Deeexploitatie vast te stellen. Voor beide startdata zijn er twee type data, een stuurplanning en een P85-planning. De P85-planning is de planning die bestuurlijk wordt gecommuniceerd, alleen startdata kent, een haalbaarheid heeft van 85% en bevat buffers om tegenvallers in de stuurplanning op te vangen. De (interne) stuurplanning is op 12 december 2017 door de Directieraad vastgesteld en wordt door de Directieraad en POUHL gebruikt om het project op te sturen. Dit leidt tot de volgende startdata<sup>1</sup>:

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

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 2017. Voorgesteld wordt om deze halfjaarrapportage mee te sturen als bijlage bij de brief<sup>2</sup>.

**Voorstel:**

- Vaststellen van de bestuurlijke (P85) planning: start van de Volledige exploitatie in december 2019 en voor de deeexploitatie in september 2019;
- Instemmen met de Bestuurlijke brief;
- Vaststellen van Halfjaarrapportage 2017-H1 door leden Stuurgroep Uithoflijn.

**5. Communicatie 13.45-13.50**

Het is raadzaam om stand van zaken m.b.t. de gesprekken met BAM te betrekken bij de afweging wanneer de bestuurlijke brief naar Raad en PS wordt verzonden. Behalve dat zijn er nog twee scenario's denkbaar inzake openbaarmaking bestuurlijk besluit over definitieve vertraging én kosten Uithoflijn.

- Kerstboodschap: nog voor de kerst (dus donderdag 21 of vrijdag 22 december) openbare staten- en raadsbrief versturen.  
Voordeel: nakomen belofte om voor het eind van het jaar met meer informatie te komen.  
Nadeel: vlak voor kerstreces boodschap uitdoen oogt als bewuste keus, om er zo min mogelijk aandacht voor te krijgen. Dat kan, maar de inschatting is dat dat voordeel er met deze boodschap niet inzit. Daarnaast zijn praktische nadelen: de minimale bezetting vanuit MT en communicatie POUHL, PU en GU, deze boodschap zal niet alleen vragen

<sup>1</sup> Met de Allonge op de Bestuursovereenkomst is art. 9 lid 1 geschrapt dat een wijziging van de start van de exploitatie door B&W en DB BRU moet worden vastgesteld. Dat betekent dat de Stuurgroep bevoegd is om de (integrale) planning vast te stellen. De Bestuursovereenkomst zegt niets over het verschil tussen Stuurplanning en P85-planning omdat dit nieuwe begrippen zijn.

<sup>2</sup> Hierbij wordt opgemerkt dat de Halfjaarrapportage 2017-H1 de stand van zaken weergeeft op 30 juni 2017, waarna zoals bekend belangrijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden met name op de gebieden planning en financiën.



voor POUHL opleveren, maar ook voor beide opdrachtgevers. Ook de administratieve afhandeling van de stukken is een uitdaging.

- Nieuwjaarswens: na de kerst openbare staten- of raadsbrief versturen.  
Nadeel: niet nakomen belofte, wellicht zal er dan een vertrouwelijke brief verstuurd moeten worden met het bericht dat de raads- en statenleden na het reces meer info mogen verwachten.

Voordeel: voldoende tijd en bezetting om boodschap goed te laten landen. Bijkomend voordeel: vanaf 2e week januari komen nieuwe testtrams naar De Uithof, en in de loop van januari gaan die misschien ook testen tot aan Vaartsche Rijn. Daarover gaan we communiceren. Het zou een combi kunnen zijn; we vertragen, maar gaan wel in volle vaart door!

**Voorstel:**

- In te stemmen met scenario Nieuwjaarswens.

**6. Verslagen**

**13.45-13.50**

Verslag 26 september 2017 (bijlage 6.1)

**Voorstel:**

- Verslag vaststellen.

Verslag 3 november 2017 (bijlage 6.2)

**Voorstel:**

- Verslag vaststellen.

**7. Rondvraag en Sluiting**

**13.50-13.55**

Volgend overleg staat gepland op 17 januari. Hiervoor worden geen reguliere agendapunten verwacht, dus als het niet nodig is kan het overleg vervallen.

Overeenstemming na uitruil Proefbedrijf - Stationsgeb. (versie dinsdagochtend)

Posten: overeenstemming over verdeling	Omvang	Verdeling	Meerkosten	Meerkosten
	mln.	GU/PU in %	gemeente mln.	provincie mln.
1 Proefbedrijf		24/76		
2 Voorbereiding exploitatie		24/76		
3 Superomklap kosten Qbuzz		0/100		
4 Vertraging trambaan (POUHL)		24/76		
5 Vertraging OVE - OVA (PU)		24/76		
6 Nieuwe Tramremise aandeel UHL		24/76		
7 Onvoorzien POUHL		24/76		
8 Diverse te verrekenen posten (incl. Dichtersbaan 24/76)		50/50		
9 Voordeel Dichtersbaan terugstoren		100/0		
10 OVT-trap (GU)		24/76		
11 Vertraging extra: VAT-kosten (GU)		24/76		
12 Versnellingsmaatregelen Stationsgebied		24/76		
13 Directie leveranties		0/100		
14 Inpassing stationsgebied		100/0		
<b>Omvang overeenstemming meerkosten</b>	<b>83,87</b>		<b>25,33</b>	<b>58,54</b>

Uitruil Proefbedrijf/Ontvangst - Inpassing Stationsgebied	Extra GU	Extra PU
a Proefbedrijf		
b Voorbereiding exploitatie		
<b>Subtotaal</b>		
c Superomklap kosten GU		
d Superomklap kosten Qbuzz 2017		
e Expeditie faciliteiten NS		
f Versnellingsmaatregelen SPO Wand		
g VAT-kosten agv afstemming (GTT)		
<b>Subtotaal</b>	<b>6,4</b>	<b>-4,864</b>
<b>Totaal uitruil</b>	<b>-0,06</b>	<b>0,06</b>

PS

Dit overzicht is exclusief de risico's: Worstcase onderhandelingen BAM en Qbuzz (€ 9 mln.) en Uitlooppanning P85 (€ 9 mln.) waarvoor indien nodig later door beide partijen dekking geregeld kan worden. Over de verdeling van deze kosten zullen partijen nadere afspraken moeten maken die zullen liggen in het verlengde van de afspraken aangaande de verdeling van de meerkosten in bovenstaande tabel.

19-12-2017 - bslage 4.1 BO 20 december

CONCEPT7 Statenvrief / Raadsbrief

Betreft: Gefaseerde start exploitatie Uithoflijn / voortgangsrapportage december 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%.

Voor de nieuwe planning zijn alle onderdelen van het project Uithoflijn opnieuw onder de loep genomen. Zo hebben we de risico's in beeld en kunnen we waar mogelijk nog extra beheersmaatregelen treffen. Op verschillende delen van het tracé zijn onderdelen die ingebruikname in 2018 in de weg staan. Zo zijn op dit moment de veiligheidssystemen die onder meer de overwegbeveiliging van de Koningsweg regelen nog niet beschikbaar om te kunnen beproeven testen en is op een aantal plaatsen het inpassen van de aangelegde rail nog niet conform het programma van eisen.

In het stationsgebied zijn we in afwachting van het beschikking krijgen over de grond waar het laatste deel van het tracé komt te liggen en hebben we moeten kiezen voor een onderheide spoorplaat om de stabiliteit te borgen. Ook de nieuwe remise waar de Uithoflijn voor onderhoud naartoe moet, is in 2018 nog niet gereed. Dit zijn belangrijke uitdagingen die we met beheersmaatregelen en stevige sturing zo snel mogelijk oplossen. Hiertoe hebben we een taskforce en projectraad in het leven geroepen die directe sturing op de opdrachtnemers heeft. Het risicodossier is geactualiseerd en uitgebreid en de kritische mijlpalen zijn benoemd.

### **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. Dat is al van belang gedurende het einde van de test- en de gehele proeffase.

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, althans kostbaar en met risico op schade aan het materieel.

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 enkele 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 maken<sup>1</sup>.

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 zeer kleine kans van optreden buiten beschouwing gelaten bij het vaststellen van de nieuwe planning. Mocht een 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.

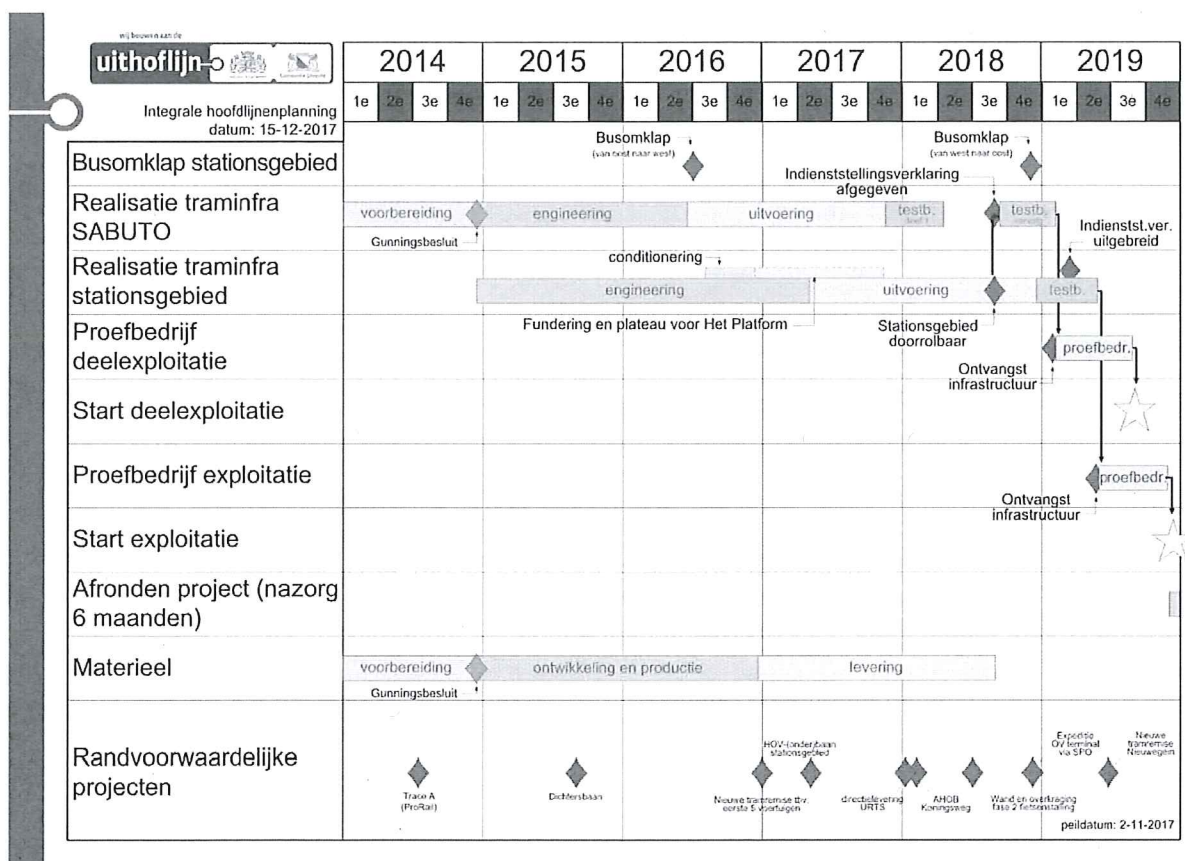
---

<sup>1</sup> 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) 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 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 tweede helft van 2019 starten met deexploitatie 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 vertragingskosten 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, .....

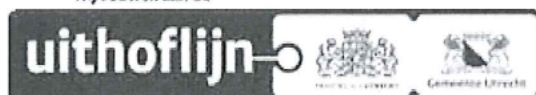
21-12-2017 - Maul - <sup>verslag</sup> BO Uithoflijn / Stationsgebied  
20 december

**Van:** Coenen, Bert  
**Verzonden:** donderdag 21 december 2017 18:07  
**Aan:** Everhardt, Victor; Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Hooijdonk, Lot van  
**CC:** Brugts, Rob; Groen, René; [redacted] Dick Jonkers; 'Bredt, Pauline'; 'Nelissen, Peter'  
**Onderwerp:** conceptverslag BO Uithoflijn/Stationsgebied 20 december  
**Bijlagen:** 20171220 Concept-verslag BO Stationsgebied-Uithoflijn van 20 december.pdf  
**Opvolgingsmarkering:** Opvolgen  
**Markeringsstatus:** Voltooid

Bijgevoegd het concept verslag van het BO van afgelopen woensdag.

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!*

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 19 december 2017 15:09  
**Aan:** Everhardt, Victor; Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Hooijdonk, Lot van  
**CC:** Brugts, Rob; Groen, René; [redacted] Coenen, Bert  
**Onderwerp:** BO Uithoflijn/Stationsgebied; agenda/stukken 20 december

Geachte bestuurders,

Bijgevoegd de agenda en stukken voor het overleg morgenochtend om 09.00 uur.


Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Projectsecretaris Uithoflijn



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

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



“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 Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn  
 Datum: 12 december 2017  
 Tijd: 08.30-10.00 uur  
 Plaats: Laan van Maarschalkerweerd 2a, grote vergaderzaal  
 Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen (vanaf 09.00 uur), Peter Nelissen, Dick Jonkers, Bert Coenen, Simon Roozen, [REDACTED], Jan Greeven, [REDACTED] (secretaris, verslag)  
 Afwezig: -

1.	<b>Opening en mededelingen</b>	<b>08.30-08.40</b>
2.	<b>Stuurplanning Uithoflijn</b> (Bert Coenen)	<b>08.40-09.00</b> (bijlage 2.1-2.4)

## 2a. Vaststelling Integrale stuurplanning Uithoflijn

De afgelopen maanden is er nauw samengewerkt tussen BAM-CUU, GU, OV-A, OV-projecten, OV-E en POUHL om de Integrale stuurplanning Uithoflijn op te stellen. Dit heeft geleid tot een gezamenlijk opgesteld en gedragen planning van waaruit de voortgang van het project bewaakt kan worden.

### *Voorgesteld besluit:*

- De Integrale stuurplanning Uithoflijn met printdatum 8 december 2017 samen met de bijbehorende uitgangspuntenlijst van 8 december 2017 vast te stellen;
- de Tramkaart datum 8 december 2017 voor kennisgeving aan te nemen.

## 2b. Vaststelling sturen op planning Uithoflijn (bijlage 2.5)

Om sturing op de planningsactiviteiten en de daarbij behorende mijlpalen voor de ingebruikname van de Uithoflijn te houden is een gezamenlijke inspanning van BAM-CUU, GU, OV-A, OV-projecten, OV-E en POUHL nodig. Alle partijen beheren een stukje van de planning. De Integrale stuurplanning Uithoflijn is bedoeld om deze stukjes vanuit één overzicht te presenteren en te bewaken. De partijen houden de verantwoordelijkheid over hun eigen activiteiten en hebben de verantwoordelijkheid om hun activiteiten af te stemmen met de andere partijen. De Projectorganisatie Uithoflijn heeft als verantwoordelijkheid om regie te voeren op de integrale planning. Dit betekent dat zij de algehele voortgang monitort, raakvlakken bewaakt en de besluitvorming over de planning procesmatig begeleidt. De POUHL vervult hiermee de rol van 'procesregisseur' in de realisatie van het werkend tramvervoerssysteem Uithoflijn.

Voor de vaststelling, verschuiving en sturing op de planning wordt gebruik gemaakt van een wekelijks planningsoverleg (voorbereiden), de Taskforce (vaststellen) en de Projectraad (escalatie). De overleggen maken gebruik van één Integrale stuurplanning Uithoflijn die opgesteld en bijgehouden wordt door POUHL en één Tramkaart. De overleggen wisselen elkaar af. De ene week wordt het stationsgebied besproken en de andere week de integrale Uithoflijn (WTVS UHL). Dit geldt voor zowel het planningsoverleg als de Taskforce.

### *Voorgesteld besluit:*

- De sturing op de planning Uithoflijn zoals beschreven in bijgevoegde notitie vast te stellen.

3. **VTW's**  
( [REDACTED] )

(bijlage 3)

09.00-09.10

Via dit memo wordt aan de Directieraad besluitvorming gevraagd m.b.t. de financiële dekking van diverse VTW's die in de afgelopen periode in opdracht zijn gegeven aan BAM-CUU. Deze VTW's vallen allemaal binnen het mandaat van de projectdirecteur Uithoflijn, maar vanwege de dekking die deels via het project-onvoorzien loopt, dienen deze geformaliseerd te worden door de Directieraad.

*Voorgesteld besluit:*

- Instemmen met de (voorlopige) verrekening van de kosten van og-vtw-169 - toekomstige verplaatsingen expeditie OVT uit het budget 'project onvoorzien'. POUHL zal nog i.o.m. de gemeente een zienswijze opstellen over het verschil van inzicht over de dekking van deze kosten (moet POUHL of gemeente deze dekken?) zodat hierover later een definitief besluit kan worden genomen. Met de goedkeuring van deze VTW komen de kosten voor deze verplaatsingen uit op +/- € [REDACTED].
- Instemmen met verrekening van de kosten van on-vtw-140.1 - opstellen integraal uo rev c (voorbereiden werkzaamheden + maken leanplanning) uit het budget 'project onvoorzien'.
- Instemmen met de verrekening van de kosten van on-vtw-140.2 - opstellen integraal uo rec c (ontwerpwerkzaamheden) uit het budget 'project onvoorzien'. Over de definitieve aanbieding van deze kosten dient nog afgestemd/ondermandeld te worden met BAM-CUU. De bovengrens is in ieder geval € [REDACTED]. In het risicodossier van POUHL zijn de risico's 029 en 156 opgenomen om kosten die voortkomen uit dit soort werkzaamheden te (kunnen) dekken.
- Instemmen met de verrekening van de kosten van on-vtw-142 - combideklaag i.p.v. asfalt op busbaan halte UCC uit het budget 'project onvoorzien'.

4. **Stand van zaken tracédeel D**  
(Bert Coenen/Simon Roozen)

(bijlage 4)

09.10-09.20

In het memo wordt een korte stand van zaken gegeven ten aanzien van het tracédeel D (tussen HOV viaduct en TEJ). Het memo is opgesteld door Erica van Dijk (GU) en [REDACTED] (POUHL) en besproken met OV-A [REDACTED].

*Voorgesteld besluit:*

- Het verder oppakken door POUHL van het verdere proces met BAM-CUU ten aanzien van herstel-/ aanvullende werkzaamheden volgens de werkschrijving.

5. **Directieleveranties Bombardier en AHOB Koningsweg**  
(Dick Jonkers, tekst: [REDACTED])

09.20-09.30

*Planningen directieleveranties Bombardier en AHOB Koningsweg*

De planningen voor de directieleveranties AHOB en Koningsweg blijven kritisch, maar realistisch, echter de buffer is uit de planningen. Daarom is een strakke sturing vanuit OV-P vereist om de gestelde mijlpalen te halen. Daarvoor hebben we het team van zowel Bombardier als AHOB Koningsweg versterkt met [REDACTED] als procesbegeleider. Hij stuurt bij voor die onderdelen waar dat nodig is, bijvoorbeeld de processturing van het opstellen van de safetycase Bombardier. Daarnaast zijn we voor de sturing van beide directieleveringen een twee-wekelijks OG overleg gestart waarin OV-P (RTU) en POUHL gezamenlijk de planning monitoren en afspraken maken over de te treffen beheersmaatregelen. De bevindingen van deze overleggen worden eveneens twee-wekelijks teruggekoppeld aan Bert Coenen en Dick Jonkers.

*VTW Koningsweg*

Voor de Koningsweg is besloten om een standaard overweg installatie van Vialis toe te passen. Dit is een overweginstallatie die voldoet aan de Prorail normen, waardoor de veiligheid (ook bij IL&T) is gegarandeerd. Voor het installeren en gebruiksklaar maken van deze nieuwe overweg zijn demarcatieafspraken gemaakt tussen POUHL, OV-P (RTU), BAM en Vialis. Op basis van deze afspraken zal door OV-P de VTW voor BAM worden opgesteld.

**6. Opdracht business case beheer objecten langs de baan** (bijlage 6) **09.30-09.40**  
(Bert Coenen)

Hier wordt een vervolgproces voorgesteld voor het beheer van de 'objecten langs de baan'. De notitie is afgestemd met [REDACTED].

*Voorgesteld besluit:*

POUHL opdracht geven om samen met OV-A en OV-E een business case uit te werken voor de volgende scenario's:

- Scenario A: alle objecten langs de baan doen hun onderhoud binnen de beschikbaarheidseis;
- Scenario B: er wordt ruimte geboden aan objectbeheerders voor alle noodzakelijk onderhoud.

Voor beide scenario's moet aangegeven worden:

- De consequenties voor spanningsloos, beschikbaarheid, ruimte voor onderhoud;
- De eenmalige en structurele kosten alsmede de aanspraak op vergoeding;
- Overige consequenties (planning, samenwerking etc).

**7. Voorstel implementatie aanbevelingen vervolgaudit** (bijlage 7) **09.40-09.50**  
(Dick Jonkers)

Op dinsdag 28 november hebben Deloitte & Horvat een presentatie gegeven aan de leden van de directieraad UHL, over de resultaten van hun vervolgaudit naar de systeemintegratie en organisatiegereedheid van de Uithoflijn. Er zijn diverse aanbevelingen gedaan op het gebied van de governance, structuur, mensen en cultuur. Deze kansen willen we nu pakken teneinde alles er aan te doen om het project Uithoflijn op een gedegen wijze af te ronden. In voorliggende memo doen wij een procesvoorstel hoe om te gaan met de implementatie van deze aanbevelingen.

*Voorgesteld besluit:*

- Instemmen met het oprichten van een regiegroep die integraal verantwoordelijk is voor de implementatie van de aanbevelingen.

**8. Voorbespreken directie overleg BAM-POUHL** **09.50-09.55**  
(Rob Brugts, Bert Coenen)

Drie onderwerpen voorgesteld:

- a. Stand van zaken aanvullende overeenkomst Herijking Uithoflijn Planning
- b. Reactie op cashflowverzoek van BAM
- c. Stand van zaken Deel-opleverdossier BAM – Faseovergang

**9. Verslagen** **09.55-10.00**

Concept-verslag Directieraad 15 november 2017 (bijlage 9)  
Ter vaststelling

**10. Rondvraag en Sluiting** **10.00**

**Ter informatie bijgevoegd:**

- Voortgangsrapport Uithoflijn-gerelateerde proj. 2017-Q3 (bijlage 10)  
(Dick Jonkers)



**De volgende Directieraad is 11 januari 2018**



# Verslag Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn  
 Datum: 15 november 2017  
 Tijd: 15.00-16.30 uur  
 Plaats: Laan van Maarschalkerweerd 2a  
 Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Dick Jonkers, Bert Coenen, Simon Roozen [REDACTED]  
 [REDACTED] Jan Greeven, [REDACTED] (AT Osborne), [REDACTED]  
 (secretaris, verslag)  
 Afwezig: Peter Nelissen



## 1. Opening en mededelingen

Gemeld wordt dat het bestuurlijk overleg van 22 november verplaatst is naar 29 november. Dit omdat de agenda van Victor Everhardt onder druk staan i.v.m. zijn tijdelijke positie als waarnemend burgemeester.

## 2. Voorbereiding bestuurlijke herijking start exploitatie

### 2a. Planning: impact Bombardier risico

Dick Jonkers geeft aan dat hij een notitie heeft nagestuurd over de audit op Bombardier in Polen. De belangrijkste conclusie is dat de analyse van Riskeenering n.a.v. de bevindingen uit de audit geen andere data heeft opgeleverd voor P85-planning.

Bert Coenen geeft aan dat in de audit wel is geconstateerd dat de mijlpalen van de interface tussen Bombardier en de AHOB op het kritieke pad liggen. PU heeft een aantal alternatieven uitgewerkt. Vanuit tijd en risicobeheersing kiest PU voor het plaatsen van een overwegbeveiliging van Vialis. Dit wordt nu uitgewerkt.. We zullen daarom de werkwijze in dit dossier moeten aanscherpen Hij stelt voor dat de betrokken managers tweewekelijks om tafel gaan, en dat POUHL deel uitmaakt van dat overleg. Het voorstel van Rutger Siderius (in de notitie) zouden we op dat punt kunnen aanscherpen.

Dick Jonkers is het eens met dit voorstel.

[REDACTED] waarschuwt voor de extra kosten die dit punt zal opleveren. Voor Bombardier moeten door BAM aparte SIT-1 en SIT-2-testen worden georganiseerd.

Rob Brugts stelt voor om voor alle risico's, maar zeker de top risico's, een verantwoordelijke persoon op naam aan te wijzen. Daarnaast moeten voor elk risico ook aanspreekpunten worden aangewezen uit de andere betrokken organisaties. Nu gebeurt het nog te vaak dat issues naar een subafdeling worden verwezen, waar vervolgens de verantwoordelijkheid niet duidelijk belegd is.

### Besluit Directieraad Uithoflijn:

1. Voor de safetycase is 15 november een integrale actie opgezet om de structuur en planning van de aan te leveren documenten te bepalen, deze documenten worden opgenomen in de integrale planning;
2. Voor de AHOB Koningsweg is het besluit genomen om tijdelijk een Vialis overweg te installeren. Deze overweg installatie geeft geen wijzigingen in het proces met Bombardier en hiermee is tevens de start exploitatie zeker gesteld;
3. Zowel voor het URTS als voor de AHOB koningsweg wordt 20 november samen met POUHL een integrale procesplanning opgesteld waarin alle voorziene werkzaamheden van alle betrokken partijen zijn opgenomen. Deze wordt dan ook direct geïntegreerd in de integrale planning Uithoflijn.
4. Er wordt een tweewekelijks regulier opdrachtgeversoverleg ingepland voor zowel Bombardier en als AHOB waar de integrale planning, acties en voortgang wordt gemonitord. Bij dat overleg zullen ook Dick en Bert aanwezig zijn.

5. Zorg er voor dat bij de aansturing van deze twee leveringen sprake is van een tweemanschap: één iemand van OV-projecten en één iemand van POUHL.

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

██████████ meldt dat de Horvat-audit geen aanleiding geeft om de P85-waarde te herzien. Er zijn ook geen andere nieuwe inzichten die de planning beïnvloeden. Hij meldt ook dat de Programmaboard van OV commitment op de planning heeft uitgesproken.

Dick Jonkers vraagt aandacht voor het betrekken van de planner van asset management, omdat deze nog niet voldoende is meegenomen in het proces.

██████████ vraagt of dit nu de planning is die we kunnen bevriezen en of we deze planning allemaal accepteren als resultaatsverplichting voor ons en onze achterban.

Simon Roozen geeft aan dat hij dit voor de ontwikkelende partijen niet zijnde de gemeente in het Stationsgebied niet kan zeggen, maar hij is het ermee eens dat dit moet gelden voor de partijen die aan tafel hebben gezeten bij de totstandkoming van deze planning.

Rob Brugts geeft aan dat wij als betrokken organisaties er alles aan moeten doen om deze stuurplanning te realiseren. Als er zich buiten onze invloed iets voordoet, hebben we een gezamenlijk probleem.

Bert Coenen stelt voor om gezamenlijk de planning te ondertekenen.

Afgesproken wordt dat we een ceremonieel moment organiseren, waarbij de betrokken partijen de planning ondertekenen.

██████████ geeft aan dat een notitie over de wijze van sturen op de stuurplanning wordt opgesteld, die voor de volgende Directieraad wordt geagendeerd. Dezelfde notitie moet ook in de Programmaboard, het MT Uithoflijn en bij Stationsgebied worden behandeld.

### Besluit Directieraad Uithoflijn:

1. De stuurplanning (*Planning POUHL - BAM-CUU - PU - GU. Peildatum 10 november 2017*) laten ondertekenen in een sessie met de direct betrokken managers, om het gezamenlijke commitment vast te leggen.

*N.B.: bij dit verslag is de actuele versie van de deterministische planning gevoegd (Integrale planning Uithoflijn (Planning POUHL - BAM-CUU - PU - GU. Peildatum 10 november 2017). De mijlpalen van deze planning zijn niet gewijzigd ten opzichte van de planning die was geagendeerd voor de Directieraad van 31 oktober 2017.*

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

██████████ toont een nieuw kostenoverzicht. De tabel is iets vereenvoudigd ten opzichte van de versie die in het bestuurlijk overleg van 3 november werd getoond. Het totale plaatje is nog afhankelijk van de uitkomsten van een sessie over kostenverdeling tussen gemeente en provincie op 16 november.

René Groen vraagt zich af welke kosten we moeten opvoeren als werkelijk te maken kosten, en welke we kunnen ondervangen met een voorziening. Het laatste geeft de ruimte om een deel mee te nemen in het proces naar de voorjaarsnota's.

Jan Greeven stelt voor om wel één bedrag te noemen dat we publiek kunnen aantonen als 'de kosten van de vertraging'. Het plaatje moet duidelijk zijn voor de communicatie naar buiten.

## 2d. Communicatie en woordvoeringslijn

Jan Greeven geeft aan dat de bestuurlijke brief de afgelopen week niet meer is gewijzigd. Het genoemde bedrag is eruit gehaald, die informatie stellen we uit tot begin volgend jaar.

René groen geeft aan dat hij inschat dat we eerder met een bedrag moeten komen, eventueel in de vorm van vertrouwelijke communicatie naar Staten en raad.

Afgesproken wordt dat of in de brief iets wordt gezegd over het proces rond financiën, of er een afzonderlijke vertrouwelijke brief wordt meegezonden over dit onderwerp.

Simon Roozen geeft aan dat Victor Everhardt zich onvoldoende kan vinden in de huidige brief, omdat de nadruk te veel op het Stationsgebied ligt als veroorzaker van vertraging, terwijl ook directieleveringen vertragend werken. Bert Coenen stelt voor om de andere oorzaken van vertraging duidelijker te noemen, zonder de leverancier bij naam te noemen, bijvoorbeeld het beveiligingssysteem ipv Bombardier.

Rob Brugts roept op om de tijd tot 29 november te benutten om nogmaals na te gaan of we nu alles in beeld hebben of dat er nog *unknowns* zijn waarvoor we ruimte in de bestuurlijke planning moeten opnemen.

#### **Besluit Directieraad Uithoflijn:**

1. In de bestuurlijke brief niet alleen de oorzaken voor vertraging in het Stationsgebied beschrijven, maar ook andere oorzaken van vertraging noemen.

#### **2e. Spoorboekje vervolproces**

Het in de agenda weergegeven spoorboekje schuift iets naar achteren i.v.m. verplaatsen van het bestuurlijk overleg naar 29 november. Jan Greeven maakt een update van het spoorboekje, in afstemming met Pauline Bredt (provincie).

#### **3. Tijdljn poeren fundatie OV-terminal**

René Groen ziet in de tijdljn nog geen stevige uitleg over dit probleem heeft kunnen optreden. Hier kan in de gemeenteraad op doorgevraagd worden.

█ geeft aan dat de aannemer heeft gewerkt met een door de projectorganisatie aangeleverde tekening, die niet de informatie omtrent de poeren bevatte. Dit was echter een van de honderden aangeleverde tekeningen. Het voordeel van de onderheide spoorplaat is dat we nu wel een heel goede toekomstvaste oplossing hebben en dat risico's voor de toekomst sterk zijn verminderd.

Simon Roozen stelt voor om deze historie duidelijker in de bestuurlijke brief op te nemen en te benadrukken dat de vertraging het gevolg is van een samenhang van verschillende issues.

#### **Besluit Directieraad Uithoflijn:**

1. N.a.v. de bespreking de tijdljn aanscherpen zodat deze gebruikt kan worden voor de beantwoording van eventuele vragen van Raads- en/of Statenleden.

#### **4. VTW's**

Dick Jonkers geeft aan dat er voor wat betreft de tweede genoemde VTW (ON-VTW-072.3 - Coördinatiescope wisselverwarming OVT) nog geen overeenstemming is met OV.

█ geeft aan dat het tempo wat POUHL nu maakt met BAM vraagt om snelle reacties op VTW's, maar dat POUHL vaak te laat een reactie krijgt.

Dick Jonkers stelt voor om dit soort punten in een eerder stadium te agenderen.

Rob Brugts stelt voor om een reactietermijn vast te leggen, om zo POUHL te faciliteren in het snel afwikkelen van VTW's.

Van de voorgestelde besluiten wordt de financiële verrekening van ON-VTW-072.3 aangehouden en het voorstel m.b.t. OG-VTW-089.6 aangepast. De andere twee punten zijn akkoord. Dat leidt tot het volgende besluit:

#### **Besluit Directieraad Uithoflijn:**

1. Instemmen met de verrekening van de kosten van OG-VTW-089.6 – Conditionering tpv trappen OVT met de gemeente Utrecht (opdrachtgever OVT-trap); met de kanttekening dat Stationsgebied nog zal reageren op het bedrag voor de verrekening (zal geen aanmerkelijke wijziging zijn).
2. Instemmen met de verrekening van de kosten van ON-VTW-105 - inzet █ termijn 1 uit het budget 'project onvoorzien'.
3. Instemmen met de verrekening van de kosten van diverse VTW's sinds 1-10-2017 uit het budget 'project onvoorzien'.

#### **5. Haltekwaliteit**

Dick Jonkers geeft aan dat hij heeft vernomen dat het voorstel in de werkgroep VEB goed is ontvangen.

█ stelt voor om aan het derde voorgestelde punt ook toe te voegen: de impact op tijd, scope en geld.

René Groen stelt voor om nu geen aandacht te besteden aan zaken die al geplaatst zijn, maar de aandacht nu enkel te richten op plekken waar nog moet worden ingericht.

#### **Besluit Directieraad Uithoflijn:**

1. In januari/februari met POUHL, PU, Qbuzz en gemeente wordt er per halte een schouw uitgevoerd naar verbeterpunten en een gezamenlijke toets over het functioneren en de kwaliteit van de Uithoflijn haltes;
2. Deze noodzakelijk verbeterpunten en de zienswijze over de kwaliteit bekijken we samen en agenderen we op de reguliere aanleverwijze voor de Directieraad in het nieuwe jaar (medio maart). Hierin bespreken we ook de wijze van financiering en de impact op tijd, scope en geld;
3. Voor de kerst 2017 concentreren we ons op de halte UCC. We moeten hier nu snel handelen om het mee te kunnen nemen in de "Wijzigingsovereenkomst Herijking Uithoflijn Planning (HUP)" binnen het BAM-CUU contract.

#### **6. Audit systeemintegratie**

Rob Brugts geeft aan dat hij het eindrapport heeft ontvangen. Hij stelt voor om het audit-team te vragen om dit aan de Directieraad te presenteren.

Afgesproken wordt dat [REDACTED] (Horvat) en [REDACTED] (Deloitte) worden gevraagd om het rapport te presenteren. Daarvoor wordt ook [REDACTED] (provincie) uitgenodigd. Bij voorkeur vindt de bijeenkomst vóór het bestuurlijk overleg van 29 november plaats. Dick Jonkers en [REDACTED] zoeken een geschikt moment (*N.B.: wordt waarschijnlijk 28 november*).

#### **Besluit Directieraad Uithoflijn:**

Horvat en Deloitte vragen om:

1. De uitkomsten toe te lichten (en dan m.n. wat zijn de belangrijkste onderdelen waar de opdrachtgevers als eerste mee aan de slag moeten).
2. Te adviseren hoe we dat het beste kunnen aanpakken.
3. 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**

Bert Coenen vraagt wanneer er weer een rapportage voor de Uithoflijn-gerelateerde projecten naar de Directieraad komt.

Dick Jonkers geeft aan dat hij hier achteraan zal gaan.

#### **Besluit Directieraad Uithoflijn:**

1. De kwartaalrapportage ter vaststelling voorleggen aan het BO van 29 november.

#### **8. Verslagen**

##### **8a. Concept-verslag Directieraad Uithoflijn van 31 oktober 2017**

Dick Jonkers merkt op dat er een actie rond Van Boekel in het verslag staat, die niet terugkomt op de actielijst. Bert Coenen meldt dat dit punt volgende Directieraad op de agenda komt.

René Groen meldt dat hij punt 5 op de actielijst (afstemmen calamiteitenroute binnen gemeente) heeft afgehandeld.

Verslag verder ongewijzigd vastgesteld.

##### **8b. Concept-verslag Bestuurlijk Overleg Uithoflijn/Stationsgebied van 3 november 2017**

In het verslag staat onterecht de term 'arbitrage', waar het gaat om kostenverdeling tussen provincie en gemeente. Dit moet 'zwaarwegend advies' zijn.

Dick Jonkers merkt op dat op een paar plekken halve citaten staan die zijn woorden niet helemaal juist weergeven.  
Afgesproken wordt dat Dick Jonkers nog naar Michiel Standaert reageert met deze opmerkingen.

## 9. Rondvraag en sluiting

Dick Jonkers vraagt naar het bestuurlijk overleg met ABC dat heeft plaatsgevonden en vraagt of daar nog acties uit voortgekomen zijn.

Rob Brugts geeft aan dat de beschikbaarheid van het werkterrein van BAM-CUU nog een keer goed bekeken moet worden.

Simon Roozen geeft aan dat taskforce en projectraad deze actie bewaken.

█ geeft aan dat de busomklap, nu voorzien voor december 2018, bestuurlijk een belangrijk onderwerp is en dat het nodig is dat er iemand wordt aangesteld die 'ervan is'.

Simon Roozen geeft aan dat is afgesproken dat Valeska van Straalen met hem en █ om tafel gaat om hierover afspraken te maken.

Rob Brugts geeft aan dat de gesprekken met Qbuzz over hun inzet in de nieuwe planning snel moeten worden opgestart. Deze actie ligt bij Peter Nelissen.

Bert Coenen constateert dat de DR-stukken naar een grote groep mensen worden verstuurd. Het risico is dat stukken een eigen leven gaan leiden als ze zonder context worden rondgestuurd. Hij stelt voor om de verspreiding te beperken tot alleen de Directieraad zelf, waarna de Directieraad-leden zelf verantwoordelijk zijn voor het betrekken van hun achterban.

█ geeft aan dat de werkgroep VEB juist heeft gevraagd om alle deelnemers daarvan ook de DR-stukken toe te sturen.

De Directieraad geeft hier geen toestemming voor.

## Actielijst

*Cursief* = afgehandeld

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 € 1█) dient een aanvullende afspraak gemaakt te worden tussen POUHL en gemeente Utrecht zoals dat ook is gedaan voor de opslagen van de vorige VTW m.b.t. de realisatie van de OVT-trap (OG-VTW-89.4).	Bert Coenen /Simon Roozen	
3	06.09.17	<i>GIT en bovenbouw (Het</i>	<i>BAM BT en BAM CUU informeren.</i>	<i>Bert Coenen/ Simon Roozen</i>	<i>Afgehandeld</i>



		<i>Platform) i.r.t. planning Uithoflijn</i>			
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	<i>Calamiteitenroute afstemmen binnen de gemeente (met ██████████).</i>	René Groen	Afgehandeld
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>	██████████	Planning: 12 december op agenda DR
7	26.10.17	Onderheide spoorconstructie halte UCC	<i>Feitenrelaas opstellen</i>	POUHL/Stationsgebied	Afgehandeld
8	26.10.17	Betrokkenheid Qbuzz	Organiseren overleg met Qbuzz en in ieder geval Rob Brugts, René Groen en Peter Nelissen.	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	
10	15.11.17	Commitment op Stuurplanning	<i>Afgesproken wordt dat we een ceremonieel moment organiseren, waarbij de betrokken partijen de stuurplanning ondertekenen.</i>	POUHL	Gepland op 13 december