

Bestuurlijke Voortgangsrapportage 2017



Periode: Januari tot en met december 2017
Onderwerp: voortgang project Uithoflijn –
scope projectorganisatie Uithoflijn

Nummer: VGR-UHL-2017

Voortgang afgelopen periode met peildatum: 31 december 2017

1 Stoplichtrapportage scope projectorganisatie Uithoflijn

Bestuurlijke besluitvorming	31-12-17		30-06-17		31-12-16	
Budget	31-12-17		30-06-17		31-12-16	
Planning	31-12-17		30-06-17		31-12-16	
Risico-ontwikkeling	31-12-17		30-06-17		31-12-16	

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

Toelichting stoplichtrapportage scope projectorganisatie Uithoflijn

Voor u ligt de jaarrapportage 2017 van het project Uithoflijn. De rapportage legt de focus op informatie die nieuw is ten opzichte van de halfjaarrapportage over de tweede helft van 2016.

Bijzonderheden

In 2017 is een aantal risico's opgetreden, waardoor het niet meer mogelijk was om de Uithoflijn juli 2018 in exploitatie te nemen. Uiteindelijk bleek aanzienlijk meer tijd nodig om de traminfrastructuur te bouwen, te testen en te beproeven. In diverse voortgangsbrieven en halfjaarrapportages is hierover gerapporteerd. In de zomer van 2017 hebben we moeten concluderen dat de beoogde datum voor ingebruikname van de Uithoflijn (8 juli 2018) niet meer haalbaar was. Vooruitlopend daarop was de planning al geoptimaliseerd, door alle ruimte die er nog was te benutten om tegenvallers op te vangen. Verder 'uitknijpen' van de planning behoorde niet meer tot de mogelijkheden. In de tweede helft van 2017 zijn analyses van de planning, risico's, beheersmaatregelen en financiën uitgevoerd om te komen tot een nieuwe Stuurplanning. Deze is afgestemd met de betrokken contractpartners en eind 2017 door de Stuurgroep Uithoflijn

vastgesteld. Op basis van deze stuurplanning is ook een bestuurlijke hoofdlijnenplanning vastgesteld. Deze hoofdlijnenplanning is gebaseerd op een risico-analyse en heeft een haalbaarheid van 85%.

Op het moment van schrijven van deze voortgangsrapportage (maart 2018) is er veel publieke en politieke aandacht voor het project Uithoflijn. Dit ondermeer naar aanleiding van de berichtgeving van 31 januari 2018 over het uitstel van start exploitatie van de Uithoflijn (meer dan een jaar) en de omvangrijke extra kosten om een werkend tramvervoersysteem op te leveren.

De Uithoflijn wordt in de tweede helft van 2019 gefaseerd in gebruik genomen. In december 2019 gaat de lijn volledig in exploitatie. In de tweede helft van 2019 gaan de trams rijden voor de reizigers tussen haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof, zodat buslijn 12 wordt ontlast. Zodra de Uithoflijn volledig in exploitatie gaat, vervalt buslijn 12. De provincie en de gemeente blijven uiteraard grote inspanningen leveren om eerder in volledige exploitatie te gaan.

Het besluit om de Uithoflijn in 2019 gefaseerd in gebruik te nemen, verlaagt het risico dat de planning niet gehaald wordt en maakt start volledige exploitatie beter beheersbaar. Toch blijven er risico's waardoor de Stuurplanning onder druk blijft. De belangrijkste risico's die van invloed kunnen zijn op (kritieke) mijlpalen in de nieuwe planning zijn: verleggen loopstromen Stationsgebied, onderheide spoorplaat bij Utrecht CS, beveiligingssysteem. Deze risico's zijn nader toegelicht in de brieven van eind 2017 en begin 2018 aan Raad en Staten. Omdat deze risico's er nog steeds zijn kleuren de stoplichten voorlopig nog niet groen.

Voor de infrastructuur van de tracédelen SABUTO geldt dat de realisatie daarvan voor een belangrijk deel afgerond is in Q4 2017.

Voor de traminfrastructuur in het Stationsgebied geldt dat de planning grote risico's kende, waarvoor beheersmaatregelen zijn getroffen. Doordat er extra ruimte in de planning beschikbaar is gekomen, kunnen de bouwwerkzaamheden binnen de nieuwe planningsafspraken gerealiseerd worden.

De directieleveranties van provincie Utrecht liggen op het kritieke pad voor het behalen van de nieuwe planning op de tracédelen SABUTO. POUHL en de provinciale afdeling OV stemmen hierover intensief af. Gezien de verbinding tussen het werk van BAM-CUU en de directieleveringen wordt hierop strak gestuurd en indien nodig geëscaleerd.

De levering van de Tramvoertuigen verloopt volgens planning. Met de leverancier is een leveringsschema overeen gekomen dat goed past binnen de nieuwe stuurplanning van het project.

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 dat kan worden opgeleverd aan de provincie Utrecht voor exploitatie.

Bij de herijking van de planning in 2017 is besloten tot het aanbrengen van een scheiding tussen enerzijds de tracédelen van de Adama van Scheltemabaan naar De Uithof (SABUTO) en anderzijds de tracédelen in het Stationsgebied (D-OVT). Zo kan in 2019 een start worden gemaakt met gedeeltelijke exploitatie van halte Vaartsche Rijn naar P+R De Uithof, waarna eind 2019 de volledige trambaan in gebruik wordt genomen. Dit heeft tot gevolg dat er 2 Testbedrijven en 2 Proefbedrijven worden voorzien en dus 2 opleverprocessen aan de beheerder. Na het doorlopen van het eerste Proefbedrijf op tracé SABUTO start de deelexploitatie en na het doorlopen van het tweede Proefbedrijf de volledige exploitatie. De Uithoflijn is met een waarschijnlijkheid van 85% in december 2019 operationeel. Voor de Uithoflijn dient te worden voorzien in een technische doorkoppeling naar de bestaande SUNIJlijn om het materieel naar de remise in Nieuwegein 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

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

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

70 km per uur
is de maximale snelheid
van de Uithoftram

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

16 keer per uur rijdt de tram
op werkdagen overdag

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

27 nieuwe tramstellen
24 stuks in dienst en 3
reserve

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

25.000 mensen
reizen nu dagelijks met
buslijn 12 naar De Uithof

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

Halte: P+R De Uithof

Halte: WKZ

Halte: UMC Utrecht

Halte: Heidelberglaan

Halte: Padualaan

Halte: Kromme Rijn

Halte: Galgenwaard

Halte: Vaartsche Rijn

Halte: Utrecht Centraal Centrumzijde

Halte: Utrecht Centraal Jaarbeursplein

In 2019
gaat de Uithoflijn
gefaseerd in gebruik

216 reizigers
per tram, 62 zitplaatsen
en 2 rolstoelplaatsen

3 Voortgangsrapportage

Deze bestuurlijke voortgangsrapportage over de voorbereiding en de realisatie van de Uithoflijn omvat de periode van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2017. Deze rapportage gaat in op de realisatie van het project, de relevante ontwikkelingen en de beheersing daarvan.

De planning van het project Uithoflijn blijft 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, zijn de opdrachtgevers provincie Utrecht en gemeente Utrecht en de opdrachtnemer traminfrastructuur BAM-CUU vanaf begin 2017 op een andere manier gaan samenwerken. Hierbij is een escalatiemodel geïntroduceerd, waarbij als in een 'bouwteam' wordt samengewerkt en bij tegenstellingen die voortgang in de weg staan wordt geëscaleerd naar directie of naar de geschillencommissie onder leiding van een externe adviseur.

Eind 2017 zijn, onder voorwaarden (zoals snelheidsbeperking, veiligheidsvoorzieningen), de eerste testen met tramstellen door BAM aangevangen op het tracédeel SABUTO. Er is ook afgesproken dat hiermee nog geen formele overgang van realisatiefase naar testfase aan de orde is. Parallel aan deze testen lopen nog ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden.

Op het tracédeel D-OVT is door de Taskforce veel aandacht geschonken aan het verkrijgen van inzicht in de diverse projecten en hun onderlinge afhankelijkheden. Wat betreft de Uithoflijn is in het Stationsgebied een groot aantal wijzigingen opgesteld voor goede inpassing en fasering. Die wijzigingen worden in het eerste kwartaal van 2018 uitgewerkt in een integraal Uitvoeringsontwerp.

Hierna volgt een rapportage op de verschillende onderdelen die leiden tot een werkend tramvervoersysteem. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de scope van de projectorganisatie Uithoflijn (gezamenlijke projectorganisatie provincie en gemeente), de scope van het domein Mobiliteit binnen de provincie en de scope van de opgave Stationsgebied binnen de gemeente.

Scope Projectorganisatie Uithoflijn Traminfrastructuur

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. Om hier beter regie op te kunnen voeren is een Taskforce Stationsgebied ingesteld.

Vanuit de ingezette beheersmaatregelen voor het SABUTO tracé heeft BAM-CUU enkele onderdelen versneld gerealiseerd. Als beheersmaatregel hiervoor heeft BAM-CUU extra capaciteit op de keuringen van het werk ingezet. Ondanks deze versnelling is het niet gelukt om de geplande formele faseovergang van uitvoering naar testfase eind 2017 te behalen. Wel is er overal sprake van voldoende voortgang op deze tracédelen en is BAM-CUU - onder voorwaarden - gestart met de eerste testen met tramstellen waardoor dit nu geen negatieve gevolgen heeft voor de mijlpalen in de planning.

Trammaterieel

Levering

De eerste tram is op 18 januari 2017 aan het publiek en pers gepresenteerd. In Q1 van 2017 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 9 tramvoertuigen geleverd en loopt het leverproces goed op schema. Er zijn inmiddels ook afspraken gemaakt om het leveringsschema aangepast uit te voeren. Dit komt beide partijen beter uit.

Testen

Vanaf januari zijn testen met het nieuwe materieel op het Remiseterrein gestart en vanaf februari worden nachtelijke testen uitgevoerd op het traject tot aan Jaarbeursplein. Ook op het SABUTO-tracé zijn in 2017 door BAM-CUU integratie testen uitgevoerd met de eerste CAF-voertuigen.

Typetoelating

Bij de typetoelating van de nieuwe tram moest rekening worden gehouden met de nieuwe Wet lokaal spoor. Onze tram is namelijk de eerste tram in Nederland die volgens de nieuwe wet wordt toegelaten.

Er heeft intensief overleg plaatsgevonden met IL&T en dat heeft ertoe geleid dat toelating tijdig is verleend.

Vorbereiding op Exploitatie en Beheer

Test- en Proefbedrijf Uithoflijn

Op het SABUTO-tracé zijn de testen eind 2017 gestart. De eerste testen voor de Traminfrastructuur hebben plaatsgevonden, dit betroffen testen van de camera's die zijn geplaatst op het P+R opstel terrein en enkele testen met betrekking tot de tractie energievoorziening.

Het Proefplan waarin de proeven zijn opgenomen die tijdens het Proefbedrijf uitgevoerd moeten worden is vastgesteld. Dit wordt verder gedetailleerd in een ontwerp 'Proefbedrijf' waarin ook de scheiding van de tracédelen is opgenomen.

Beheer

De onderhoudsaannemer voor de infrastructuur is gestart met het voorbereiden op het beheer van de Uithoflijn namens de provincie. De projectorganisatie biedt een opleidingsprogramma voor deze aannemer aan om een goede overdracht van het beheer te borgen. Er bestaan afspraken over de procedure van overdracht.

Scope provincie Utrecht, domein Mobiliteit

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 bedrijf stellen 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. Opdrachtgever provincie Utrecht heeft beheersmaatregelen getroffen om, vooruitlopend op een definitieve oplossing, er op te sturen dat het test- en proefbedrijf niet vertragen.

Scope gemeente Utrecht, opgave Stationsgebied

De verwevenheid met de realisatie van de projecten in het Stationsgebied is onverminderd groot. Zo kan het laatste deel van het oostelijk tracé onder de stationstraverse pas aangelegd worden na sloop van de traverse en bouw van de wand van de fietsenstalling. Voordat de traverse gesloopt kan worden dienen de loopstromen van Hoog Catharijne en Utrecht Centraal (en vice versa) verlegd te worden. Dit is voorzien in het eerste kwartaal van 2018. Om de planningsafhankelijkheid hiervoor zoveel mogelijk te verkleinen of te beperken is de gemeente Utrecht eerder begonnen met de bouw van de fietsenstalling onder de traverse. Hierdoor is de wand, waar de afhankelijkheid met de Uithoflijn ligt, sneller na de sloop van de traverse gereed.

In november is de 'geïntegreerde tafelconstructie' (GIT) waarop Het Platform wordt gebouwd door een private ontwikkelaar opgeleverd. De werkzaamheden aan het tram/busstation kunnen nu onafhankelijk van de bovenbouw door BAM-CUU gerealiseerd worden. Het contract met de ontwikkelaar is door de gemeente zodanig uit onderhandeld dat de bouw van Het Platform volgend is op de omliggende projecten. Voor de bouw worden nog bouwplaats overeenkomsten en samenwerkingsafspraken vastgelegd om het werk op deze 'postzegel' voor alle partijen mogelijk te maken, met in achtname van de prioritering in de projecten.



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



Financiën Traminfrastructuur

Ten aanzien van de financiën voor traminfrastructuur is het beschikbare budget ten opzichte van het tweede halfjaar 2016 vrijwel onveranderd gebleven op € 341,5 mln (eind 2016: € 341,7 mln). Eind 2017 werd duidelijk dat door de vertraging er meerkosten zouden ontstaan van ca. 84 mln voor het realiseren van het integrale tramsysteem.

Op moment van schrijven van deze jaarrapportage is bekend dat in 2018 de dekking voor de scope van het integrale werkend tram vervoerssysteem door de geactualiseerde planning wordt opgehoogd met € 84 mln.

Het gewogen projectrisico voor traminfrastructuur is door de nieuwe stuurplanning gedaald naar € 13,7 mln. in het tweede halfjaar van 2016. Het beschikbare project onvoorzien voor het afdekken van de gewogen projectrisico's bedraagt nu € 15,7 mln.

Financiën Trammaterieel

De geraamde kosten dalen van € 84,5 mln. (tweede halfjaar 2016) naar € 76,3 mln. Deze daling komt voort uit de fase waarin het deelproject trammaterieel zich bevindt na de oplevering en beoordeling van de kwaliteit van de eerste trams.



De planning stond in 2017 stevig onder druk door de vele risico's in het Stationsgebied. Er is voor gekozen om een intensievere samenwerking met BAM-CUU, de provincie en de gemeente op te starten. Voor het Stationsgebied is een Taskforce ingesteld om beter grip te krijgen op de complexiteit van dit gebied.

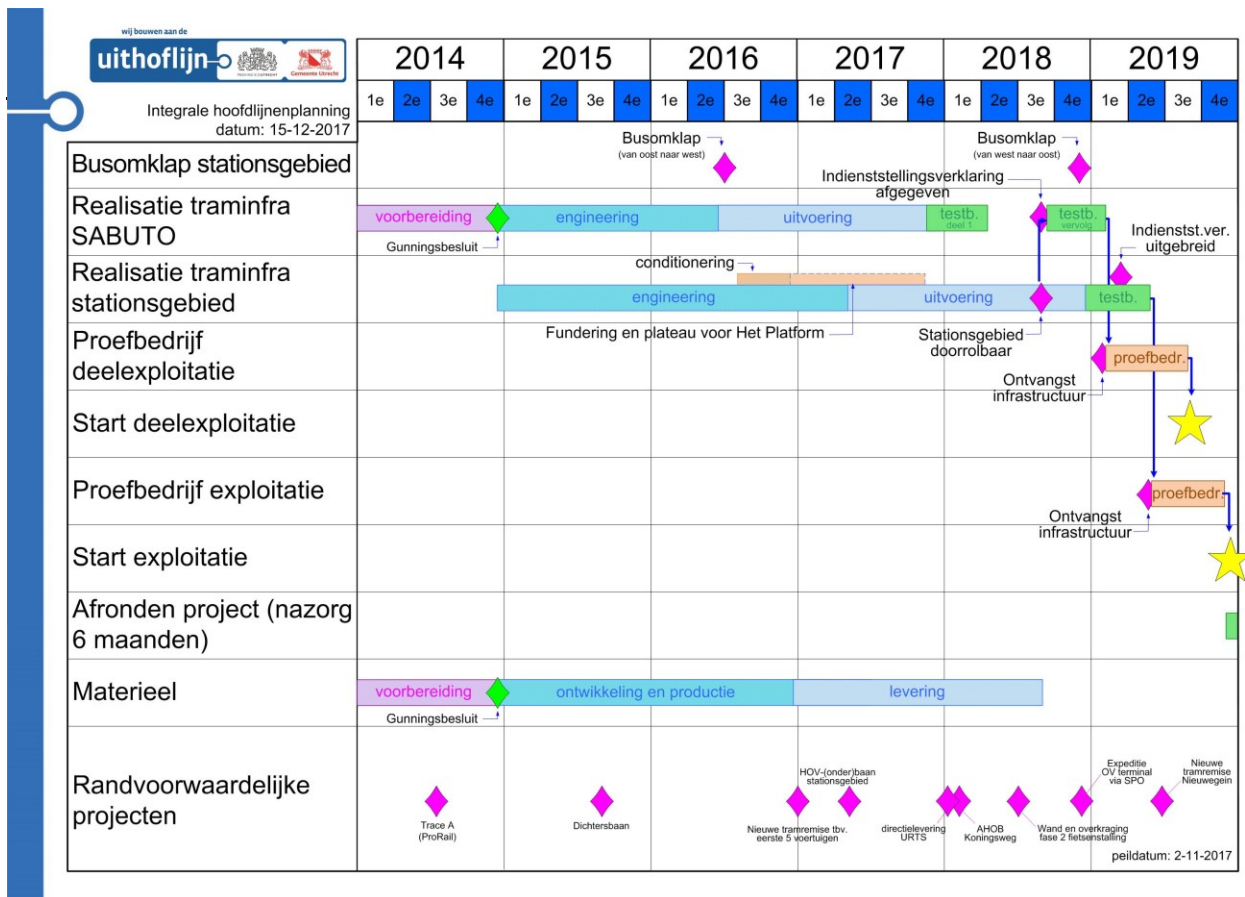
Tracédeel SABUTO

Aan het tracédeel SABUTO is in het afgelopen jaar hard gewerkt en is er veel vordering gemaakt, er is inmiddels gestart met de eerste testtrajecten.

Tracédeel Stationsgebied

De planning van het tracédeel Stationsgebied kent vele risico's. Middels de Taskforce Stationsgebied wordt sturing gegeven aan de uit- en zo nodig bijsturing van de planning.

Hieronder wordt de meest actuele versie van de planning weergegeven. Deze hoofdlijnenplanning kent een waarschijnlijkheid van 85%. De status van de planning is gewijzigd van rood (medio 2017) naar geel; er blijven risico's voor de planning, maar deze risico's worden beheerst door maatregelen.





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

- Het risicoprofiel van de Uithoflijn is in 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-CUU over het SABUTO deel en de verdere afhandeling van wijzigingsverzoeken.
- Het benoemen van nieuwe risico's is het resultaat van het detailleren van risico's in het Stationsgebied en van directieleveringen.

De nieuwe planning heeft geleid tot een verbetering van het risicoprofiel op zowel het SABUTO tracé als het Stationsgebied tracé. De status van de stoplichtrapportage is gewijzigd van oranje in geel; er zijn nog risico's maar deze worden beheerst door maatregelen.

Top-risico's in het risico-dossier van de Uithoflijn zijn, naast de eerder genoemde complexiteit in het Stationsgebied en vertraging in de levering van de AHOB Koningsweg.

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. Dat is ook de reden dat dit onderdeel niet is meegenomen in de risicoanalyse waar de hoofdlijnenplanning op gebaseerd is. Want de kans van optreden is dermate klein, maar de impact (een jaar vertraging als risico onverhoopt toch optreedt) dermate groot, dat dit een vertekend beeld geeft. Op moment van schrijven van deze rapportage komen ook de eerste testresultaten binnen. De eerste indruk daarvan is dat de maatregelen die in de infrastructuur zijn genomen om beïnvloeding te minimaliseren positief zijn.

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.