

Statenvoorstel	Partij	Vraag	Antwoord
	D66	Komt er nog een gewijzigd Statenvoorstel, waarin het voorstel van 5 februari en dat van 19 maart in elkaar worden geschoven?	Ja, deze heeft u inmiddels ontvangen.
	PvdD	In de begroting 2018 staat: "In 2018 is er een volledig kostenoverzicht, waarin overige meerkosten inclusief een dekkingsvoorstel is aangeleverd." Kunnen we dit overzicht krijgen voor komende maandag?	Dat is het nu voorliggende Statenvoorstel over de planning en extra budget Uithoflijn.
	PvdD	Voorbereiding exploitatie en beheer (€ 20 miljoen euro): hiervoor is geen bedrag opgenomen in de begroting, maar dit is als PM-post opgenomen. Is het normaal dat een dergelijke post uiteindelijk op 20 miljoen euro uitkomt? Was hier vooraf geen inschatting voor te maken?	Deze uitgaven hebben betrekking op de ontvangstorganisatie en het proefbedrijf voor de Uithoflijn. Deze werkzaamheden waren al lang bekend, maar de noodzakelijke kosten waren door Bestuur Regio Utrecht als PM post opgenomen in hun begroting omdat de exacte inhoud en dus omvang van de kosten toen nog niet te bepalen was. In de huidige fase van de Uithoflijn kunnen wij deze werkzaamheden en kosten beter inschatten en daarom worden deze dus nu pas financieel gedekt door de provincie.
	PvdD	Klopt het dat we naast deze 30 miljoen, nog 29 miljoen extra moeten bijdragen?	Ja, dit voorstel gaat daarom over het gehele bedrag.
	PvdD	Het gaat om een groot bedrag. Waar komt dit geld vandaan? Betekent het dat andere projecten hieronder te lijden hebben? Zo ja, welke?	<p>De voorgestelde wijze van dekking heeft geen gevolgen voor de planning van al bekende concrete projecten. Bij de overkomst van BRU naar de provincie hebben we op 17 februari 2015 afspraken gemaakt over eventuele financiële vraagstukken. Daar staat onder afspraak 4: "Tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie, en beheer &amp; onderhoud worden binnen deze meerjarenbegroting opgevangen". Daarom doen we een beroep op een deel van de gelden (14 miljoen euro) die destijds vanuit het BRU zijn overgekomen (de RUVV-gelden). Het gaat om het deel van het geld dat voorlopig was gereserveerd, maar die nog niet waren belegd in specifieke projecten. Specifiek gaat het om het zogenoemde Lokaal Maatwerk en het regionale pakket mobiliteitsmaatregelen. Met de voormalige BRU-gemeenten hebben we een bestuurlijke afspraak gemaakt dat het budget hiervoor alleen ter beschikking wordt gesteld bij voldoende financiële ruimte binnen het overgekomen budget van BRU. Die ruimte is er dus niet meer. We hebben hierover reeds bestuurlijk overleg gevoerd. In de brief van de U10 naar aanleiding van dit gesprek wordt hiervoor begrip getoond, maar ook de wenselijkheid van de projecten benadrukt. We hebben daarop toegezegd om de voormalige BRU-gemeenten toe te voegen aan het "Realisatieplan Fiets". De gemeenten kunnen de maatregelen ter verbetering van gemeentelijke fietsinfrastructuur die ook een regionaal belang hebben daarvoor aanmelden. Dit is voor het komende jaar op te vangen. Mocht het budget van het realisatieplan fiets daarna onvoldoende blijken zal er een nieuw voorstel voor het aanvullen van dit budget via de kadernota aan PS worden voorgelegd.</p> <p>Andere dekkingsbronnen betreffen de vrije investeringsruimte voor OV uit het mobiliteitsplan (18 miljoen euro). Op basis van de ervaringscijfers van eerdere perioden is hierin een reserve opgenomen voor investeringen in het openbaar vervoer. Het investeringsbudget van OV is bedoeld om infrastructurele maatregelen voor OV te treffen. Hiervoor zijn nog geen specifieke projecten opgenomen en de beschikbare investeringsruimte wordt hierdoor grotendeels belegd. Dit betekent dat wanneer we nieuwe ambities zouden formuleren op mobiliteitsgebied, wij hiervoor met een voorstel richting PS moeten komen.</p> <p>Tot slot hadden we in de begroting 2017 en verder al geld gereserveerd voor de voorbereiding van exploitatie en beheer (bijna 15 miljoen euro). Deze reserve wordt nu beschikbaar gesteld ter dekking van een deel van de kosten.</p>
<b>Budget</b>			
	SP	Welke voorgenomen OV-investeringen komen door de uitname concreet te vervallen?	Een deel van de vrije investeringsruimte voor OV uit het mobiliteitsplan wordt nu ingezet als dekkingsbron. Op basis van de ervaringscijfers van eerdere perioden is in het mobiliteitsplan een reserve opgenomen voor investeringen in het openbaar vervoer. Het investeringsbudget van OV is bedoeld om infrastructurele maatregelen voor OV te treffen. Hiervoor zijn nog geen specifieke projecten opgenomen en de beschikbare investeringsruimte wordt nu voor de Uithoflijn belegd. Dit betekent dat wanneer we nieuwe ambities zouden formuleren op mobiliteitsgebied, wij hiervoor met een voorstel richting PS moeten komen.
	SP	Waar is in het Mobiliteitsplan de post Risicoreservering OV-investeringen te vinden? Hoe hoog was die zonder de voorgenomen uitname?	We maken nu aanspraak op de gereserveerde ruimte voor OV investeringen in mobiliteitsplan. Hierin zit geen risicoreservering voor OV in, maar zowel de 18 miljoen als de gevraagde risicoresevering van 13,7 miljoen worden uit de reserve ruimte in het mobiliteitsplan.
	SP	Gezien het door de voorgenomen dekking Uithoflijn gewijzigde financiële beeld van het Mobiliteitsprogramma lijkt het ons logisch dat er een 'strekt ter vervanging' komt van het Mobiliteitsplan. Klopt dat en wanneer kunnen we dat tegemoet zien?	De te nemen besluiten worden inderdaad verwerkt in het mobiliteitsprogramma. De planning voor de behandeling van het mobiliteitsprogramma is 28 mei in de Cie MME en 11 juni in de Staten. Daarvoor wordt begin april een informatiesessie georganiseerd over de financiën van programma 5 Bereikbaarheid, inclusief update mobiliteitsprogramma, Nota Kapitaalgoederen mobiliteit (NK) MeerjarenInvesteringsProgramma mobiliteit(MIP) en MeerjarenOnderhoudsprogramma mobiliteit (MOP)
	D66	een deel van de kosten worden gedekt vanuit het "BRU-hek" (zowel voor de 30 miljoen, als de 34 miljoen). Was hier binnen vrij budget beschikbaar? Welke projecten die op de planning	De voorgestelde wijze van dekking heeft geen gevolgen voor de planning van al bekende concrete projecten. Bij de overkomst van BRU naar de provincie hebben we op 17 februari 2015 afspraken gemaakt over eventuele financiële vraagstukken. Daar staat onder afspraak 4: "Tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie, en beheer & onderhoud worden binnen deze

		van 2018 stonden, worden hierdoor niet uitgevoerd?	<p><i>meerjarenbegroting opgevangen</i>". Daarom doen we een beroep op een deel van de gelden (14 miljoen euro) die destijds vanuit het BRU zijn overgekomen (de RUVV-gelden). Het gaat om het deel van het geld dat voorlopig was gereserveerd, maar die nog niet waren belegd in specifieke projecten. Specifiek gaat het om het zogenoemde Lokaal Maatwerk en het regionale pakket mobiliteitsmaatregelen. Met de voormalige BRU-gemeenten hebben we een bestuurlijke afspraak gemaakt dat het budget hiervoor alleen ter beschikking wordt gesteld bij voldoende financiële ruimte binnen het overgekomen budget van BRU. Die ruimte is er dus niet meer. We hebben hierover reeds bestuurlijk overleg gevoerd. In de brief van de U10 naar aanleiding van dit gesprek wordt hiervoor begrip getoond, maar ook de wenselijkheid van de projecten benadrukt. We hebben daarop toegezegd om de voormalige BRU-gemeenten toe te voegen aan het "Realisatieplan Fiets". De gemeenten kunnen de maatregelen ter verbetering van gemeentelijke fietsinfrastructuur die ook een regionaal belang hebben daarvoor aanmelden. Dit is voor het komende jaar op te vangen. Mocht het budget van het realisatieplan fiets daarna onvoldoende blijken zal er een nieuw voorstel voor het aanvullen van dit budget via de kadernota aan PS worden voorgelegd.</p> <p>Andere dekkingsbronnen betreffen de vrije investeringsruimte voor OV uit het mobiliteitsplan (18 miljoen euro). Op basis van de ervaringscijfers van eerdere perioden is hierin een reserve opgenomen voor investeringen in het openbaar vervoer. Het investeringsbudget van OV is bedoeld om infrastructurele maatregelen voor OV te treffen. Hiervoor zijn nog geen specifieke projecten opgenomen en de beschikbare investeringsruimte wordt hierdoor grotendeels belegd. Dit betekent dat wanneer we nieuwe ambities zouden formuleren op mobiliteitsgebied, wij hiervoor met een voorstel richting PS moeten komen.</p> <p>Tot slot hadden we in de begroting 2017 en verder al geld gereserveerd voor de voorbereiding van exploitatie en beheer (bijna 15 miljoen euro). Deze reserve wordt nu beschikbaar gesteld ter dekking van een deel van de kosten.</p>	
	D66	Is in de huidige voorgelegde aanvraag voor het beschikbaar stellen van middelen opgenomen dat er alternatieven worden geboden aan reizigers die nu van Utrecht Centraal naar Utrecht Science Park moeten (en daar tussentertijd)? En hoe worden deze reizigers geïnformeerd?	<p>Ja. Het (bus)vervoer is geregeld in de jaarlijkse vervoerplannen. Zolang de Uithoflijn niet rijdt, blijven de andere buslijnen uiteraard rijden. Het belangrijkste alternatief voor het niet rijden van de Uithoflijn is de huidige buslijn 12. Ook wordt er vanaf zomer 2016 extra spitscapaciteit ingezet tussen Utrecht Centraal en Vaartsche Rijn (lijn 208) omdat de bushalte Bleekstraat voor lijn 12 is vervallen vanwege de aanleg van de Uithoflijn. Deze tijdelijke buslijn 208 en de extra exploitatiekosten vanwege het gebruik van het tijdelijke busstation Jaarbeursplein, worden niet gedekt uit de reguliere OV-exploitatiegroting voor de concessie Stad &amp; Regio maar aanvullend uit de projectkosten Uithoflijn.</p> <p>Bij het opstellen van het Vervoerplan 2018 afgelopen zomer, werd al duidelijk dat de Uithoflijn niet in juli 2018 zou gaan rijden, waardoor deze in het vastgestelde Vervoerplan 2018 al niet is opgenomen. De vervoerder onderzoekt nu of het aantal ritten van/naar USP nog voldoet voor de 2e helft van 2018 (na de zomer, studentenpiek). Afhankelijk van de uitkomst kijken wij naar aanvullende maatregelen die mogelijk zijn binnen de beschikbare middelen (beschikbare bussen en personeel). Hiervoor is een risico-reservering voor opgenomen.</p> <p>Het Vervoerplan 2019 wordt de komende periode door de vervoerder opgesteld op basis van de vastgestelde uitgangspunten door GS (besluit 6 maart 2018). Daarin is enige ruimte opgenomen voor het opvangen van groei, waaronder naar De Uithof. Het blijven rijden van lijn 12 en inzet van lijn 208, maken hier deel van uit zolang de Uithoflijn nog niet in exploitatie is. Indien ook hier het groeiend aantal reizigers op lijnen 12 en 28 vanwege de vertraging van de Uithoflijn niet past binnen de beschikbare capaciteit, is dit ook als extra risico opgenomen in de projectbegroting Uithoflijn.</p> <p>Op basis van de Uithoflijnplanning wordt per december 2018 de nieuwe OVT-busstation UCC in gebruik genomen, daarmee vervallen de extra exploitatiekosten vanwege het huidige tijdelijke gebruik van busstation Utrecht Jaarbeursplein. Ook de kosten van de deelexploitatie UHL per 2019 zijn onderdeel van het Vervoerplan en worden gedekt vanuit het project Uithoflijn.</p> <p>Het informeren van de reizigers over het vervoersaanbod wordt regulier gedaan door de vervoerder; dat is niet anders.</p>	
	D66	we hebben eerder gevraagd wat de budgetten betekenen voor projecten die er nog niet zijn, kunt u voorbeelden geven van projecten die dan niet door kunnen gaan?	<p>De voorgestelde wijze van dekking heeft geen gevolgen voor de planning van al bekende concrete projecten. Bij de overkomst van BRU naar de provincie hebben we op 17 februari 2015 afspraken gemaakt over eventuele financiële vraagstukken. Daar staat onder afspraak 4: "<i>Tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie, en beheer &amp; onderhoud worden binnen deze meerjarenbegroting opgevangen</i>". Daarom doen we een beroep op een deel van de gelden (14 miljoen euro) die destijds vanuit het BRU zijn overgekomen (de RUVV-gelden). Het gaat om het deel van het geld dat voorlopig was gereserveerd, maar die nog niet waren belegd in specifieke projecten. Specifiek gaat het om het zogenoemde Lokaal Maatwerk en het regionale pakket mobiliteitsmaatregelen. Met de voormalige BRU-gemeenten hebben we een bestuurlijke afspraak gemaakt dat het budget hiervoor alleen ter beschikking wordt gesteld bij voldoende financiële ruimte binnen het overgekomen budget van BRU. Die ruimte is er dus niet meer. We hebben hierover reeds bestuurlijk overleg gevoerd. In de brief van de U10 naar aanleiding van dit gesprek wordt hiervoor begrip getoond, maar ook de wenselijkheid van de projecten benadrukt. We hebben daarop toegezegd om de voormalige BRU-gemeenten toe te voegen aan het "Realisatieplan Fiets". De gemeenten kunnen de maatregelen ter verbetering van gemeentelijke fietsinfrastructuur die ook een regionaal belang hebben daarvoor aanmelden. Dit is voor het komende jaar op te vangen. Mocht het budget van het realisatieplan fiets daarna onvoldoende blijken zal er een nieuw voorstel voor het aanvullen van dit budget via de kadernota aan PS worden voorgelegd.</p> <p>Andere dekkingsbronnen betreffen de vrije investeringsruimte voor OV uit het mobiliteitsplan (18 miljoen euro). Op basis van de</p>	

			<p>ervaringscijfers van eerdere perioden is hierin een reserve opgenomen voor investeringen in het openbaar vervoer. Het investeringsbudget van OV is bedoeld om infrastructurele maatregelen voor OV te treffen. Hiervoor zijn nog geen specifieke projecten opgenomen en de beschikbare investeringsruimte wordt hierdoor grotendeels belegd. Dit betekent dat wanneer we nieuwe ambities zouden formuleren op mobiliteitsgebied, wij hiervoor met een voorstel richting PS moeten komen.</p> <p>Tot slot hadden we in de begroting 2017 en verder al geld gereserveerd voor de voorbereiding van exploitatie en beheer (bijna 15 miljoen euro). Deze reserve wordt nu beschikbaar gesteld ter dekking van een deel van de kosten.</p>	
	D66	Is hierover overleg geweest met de U10 gemeenten, en hebben die ingestemd met deze wijzigingen?	Ja. We hebben hierover reeds bestuurlijk overleg gevoerd. In de brief van de U10 naar aanleiding van dit gesprek wordt hiervoor begrip getoond, maar ook de wenselijkheid van de projecten benadrukt. We hebben daarop toegezegd om de voormalige BRU-gemeenten toe te voegen aan het "Realisatieplan Fiets". De gemeenten kunnen de maatregelen ter verbetering van gemeentelijke fietsinfrastructuur die ook een regionaal belang hebben daarvoor aanmelden. Dit is voor het komende jaar op te vangen. Mocht het budget van het realisatieplan fiets daarna onvoldoende blijken zal er een nieuw voorstel voor het aanvullen van dit budget via de kadernota aan PS worden voorgelegd.	
	D66	Een deel van de kosten worden gedekt vanuit investeringen Openbaar vervoer (voor de 34 miljoen). Was hier binnen vrij budget beschikbaar? Welke projecten worden hierdoor niet uitgevoerd	Een deel (18 miljoen euro) van de vrije investeringsruimte voor OV uit het mobiliteitsplan wordt nu ingezet als dekkingsbron. Op basis van de ervaringscijfers van eerdere perioden is in het mobiliteitsplan een reserve opgenomen voor investeringen in het openbaar vervoer. Het investeringsbudget van OV is bedoeld om infrastructurele maatregelen voor OV te treffen. Hiervoor zijn nog geen specifieke projecten opgenomen en de beschikbare investeringsruimte wordt nu voor de Uithoflijn belegd. Dit betekent dat wanneer we nieuwe ambities zouden formuleren op mobiliteitsgebied, wij hiervoor met een voorstel richting PS moeten komen	
	VVD	<p>Graag een uitsplitsing van de 84 miljoen over de volgende posten (per regel)</p> <p>1. Verdragingskosten: 1a. meerkosten voor de uitvoeringsorganisatie -langdurig inzetten personeel, -langer bezet houden werkterreinen -materieel,</p> <p>1b. projectorganisaties -huisvesting, -langduriger inzet personeel</p> <p>1c. het continueren van buslijn 12</p> <p>1d. extra voorbereidingskosten voor testen en beproeven van de tramlijn.</p> <p>2. Afbouw traminfrastructuur: 2a. onvoorziene meerkosten voor het beveiligingssysteem 2b. voor aanvullende voorzieningen om de Uithoflijn goed in te passen in het stationsgebied: --&gt; waaronder specifiek de kosten onderheide spoorplaat die in het stationsgebied moet worden geplaatst</p> <p>3. voorbereiding van exploitatie en beheer van de Uithoflijn (en dan de meerkosten)</p> <p>4. de realisatie van de nieuwe tramremise</p>	<p>1. Verdragingskosten: 39 miljoen, nadere detaillering wordt niet verstrekt in verband met lopende onderhandelingen</p> <p>2. Afbouw traminfrastructuur: 20 miljoen euro 2a. onvoorziene meerkosten voor het beveiligingssysteem 4 miljoen euro 2b. voor aanvullende voorzieningen om de Uithoflijn goed in te passen in het stationsgebied: 11 miljoen euro --&gt; waaronder specifiek de kosten onderheide spoorplaat die in het stationsgebied moet worden geplaatst Nadere detaillering kan hier niet worden gegeven in verband met lopende onderhandelingen. Dit geldt ook voor de beveiligingssystemen.</p> <p>3. voorbereiding van exploitatie en beheer van de Uithoflijn (en dan de meerkosten) Dit is invulling van de PM post, dit zijn geen meerkosten. Totale kosten 20 miljoen euro</p> <p>4. de realisatie van de nieuwe tramremise 5 miljoen voor rekening uithoflijn,</p> <p>Let op: er is ook 5 miljoen van de NTR voor rekening SUNIJ-lijn</p>	
<b>Audit</b>				
	D66	Welke aanbevelingen al geïmplementeerd ten aanzien van de exploitatie en welke op termijn geïmplementeerd zullen worden en hoe deze keuze is gemaakt?	Ten aanzien van het proefbedrijf is in de 2 <sup>e</sup> helft van 2017 een organisatie opgezet als subgroep van de werkgroep VEB. Deze opzet kan op hoofdlijnen de belangrijkste bevindingen uit de audit dekken. Een drietal aanvullende punten uit de audit is opgenomen in het verbeterplan. Bij deze beantwoording treft u ter informatie het verbeterplan waarin alle genomen en nog te nemen acties zijn opgenomen.	
	D66	Kunt u aangeven welke aanbevelingen zijn opgevolgd ten aanzien van de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid met de gemeente Utrecht en de POUHL?	Deze aanbevelingen zijn opgenomen in het verbeterplan dat nu wordt opgesteld. In het memo dat bij deze beantwoording van de schriftelijke vragen is gevoegd, treft u een overzicht van de acties die in gang gezet zijn sinds de audit van 2015.	
		Zijn alle rapporten waar naar verwezen wordt en eerdere	Het auditrapport uit 2015 voegen wij toe bij deze beantwoording.	

		presentaties beschikbaar zoals het stuk van AT Osborn uit 2016 en het stuk uit 2015 waar in de audit naar verwezen wordt?		
	D66	Wanneer en hoe is de aanvraag gedaan voor het huidige auditrapport?	Op verzoek van de Directieraad UHL is de Adviesraad Tram op 11 juli 2017 gevraagd te reflecteren op de onderzoeksvragen aan de auditors en op basis daarvan is de opdracht voor de opvolgingsaudit op de systeemintegratie van de Uithof lijn verstrekt door de DR.	
	CU	Het rapport dateert van 2 november 2017. Op welke datum was gedeputeerde op de hoogte van dit rapport	De bestuurders zijn in het Bestuurlijk overleg / Stuurgroep op 17-1-18 geïnformeerd.	
	CU	1. Pagina 3, punt D: a. Kan uitgelegd worden wat de functiescheiding is die de Wet Lokaal spoor voorschrijft? b. Wat zijn de gevolgen van het kennelijke feit dat GS haar opdrachtgevende rol 'slechts beperkt kan invullen'? c. Was dit punt reeds eerder een bevinding in één van de eerdere rapporten?	a. De Wet lokaal spoor (Wls) schrijft wettelijke taken toe aan: <u>Decentrale overheid (DO)</u> , vertegenwoordigd door Gedeputeerde Staten; bestuurlijk eindverantwoordelijk voor een veilig tramvervoersysteem en wijst de beheerder, vervoerder en toezichthouder aan in een opdrachtgever (GS) – opdrachtnemer relatie. Daarbij stuurt de DO partijen via opdrachten zoals de beheervisie, bestuurlijke overeenkomsten aan en dient zij zorg te dragen voor voldoende toezicht en handhaving op de wet. De Do verleent ook alle benodigde vergunningen voor nieuwe en gewijzigde infrastructuur en rollend materieel. <u>Beheerder infrastructuur (en rollend materieel)</u> – zorgdragen voor beheer van het tramsysteem, zodanig dat dit aantoonbaar voldoende veilig is en kwalitatief voldoet aan de door de DO gestelde eisen. Daarnaast worden er door de beheerder alle toelatings- en wijzigingsvergunningen aangevraagd waarbij de beheerder aantoont dat de voorgenomen wijzigingen van de infrastructuur of rollend materieel voldoende veilig in beheer kan worden genomen. Dit wordt door middel van een veiligheidsbeheerssysteem geborgd. <u>Vervoerder</u> - De vervoerder is verantwoordelijk voor de personele invulling van het tramsysteem van de beheerder en daarmee het veilige vervoersproduct aan de reiziger. Hierbij horen onder andere de keuring en de effectieve opleiding en toetsing van trambestuurders en de verkeersleiders. Daarnaast worden alle operationele processen gestuurd en is dit geborgd in een veiligheidsbeheerssysteem. <u>Toezichthouder</u> op de wet wordt uitgevoerd door de Minister aangewezen partij, te weten: Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT). Zij houdt namens de DO toezicht op de beheerder en vervoerder. Daarnaast geeft ILenT advies aan de DO bij vergunningverlening.  b. De provincie heeft haar rol als Decentrale Overheid (DO) ambtelijk beperkt ingevuld, maar voldoet op dit moment wel aan de wettelijke eisen. Met 'slechts beperkt' wordt verwezen naar de wens om een organisatieonderdeel binnen de provincie aan te wijzen dat specifiek invulling geeft aan de DO taken. Dat is nu niet het geval. De gevolgen daarvan zijn beperkt.  c. Nee. In de audit van 2015 zijn hierover geen bevindingen gerapporteerd.	
	CU	2. Pagina 3, punt E: a. Wat wordt bedoeld met 'horizontale organisatie'? b. Kunt u een voorbeeld geven van 'onvoldoende expliciet belegde integrale verantwoordelijkheden'? c. Op welk niveau en door wie worden normaliter de 'integrale verantwoordelijkheden' gedefinieerd, en waar vastgelegd?	a. De auditors duiden hiermee op de afwezigheid van een integraal besluitvormend overleg op managementniveau (integraal MT waarin de PU, GU en POUHL vertegenwoordigd zijn). b. Een voorbeeld is een integrale verantwoordelijkheid ten aanzien van de stuurplanning. Overigens is hier in december 2017 invulling aan gegeven met de inrichting van de "taskforce integrale planning werkend tram vervoersysteem". c. In overeenstemming met de bestuursovereenkomst uit 2012 zijn de verantwoordelijkheden belegd bij de Stuurgroep en de Directieraad UHL.	
	CU	Pagina 3 punt F: kunt u een voorbeeld geven van de onvoldoende informatievoorziening vanuit de werkgroepen aan de Directieraad?	Door tempo verschillen tussen de projectorganisatie en de staande organisatie kan het voorkomen dat het gewenste informatie niveau om tot besluitvorming te komen verschillend gepercipieerd wordt. In de voorstellen aan de DR wordt waar mogelijk geëxpliciteerd in welke werkgroepen het is behandeld.	
	CU	Pagina 3, punt J: Wat wordt bedoeld met 'een hoge mate van tijdelijke inhuur'. Kunt u aangeven om welke functies het gaat, hoelang die inhuur is (geweest) en of er sprake is geweest van kennisoverdracht tijdens en tegen het einde van de activiteiten van de ingehuurde. Is hier beleid op geformuleerd? Zo ja: hoe ziet dat er uit? Zo nee: waar ligt de verantwoordelijkheid voor dat beleid?	Er is sprake van een hoge mate van tijdelijke inhuur bij de projectleiders. Dit is conform het beleid van de PU en het coalitieakkoord 2015 – 2019. De kennisoverdracht wordt geborgd in de oplevering van de dossiers bij overdracht van de projecten naar de beheerorganisatie.	
	CU	Pagina 4, punt L en pagina 3, punt K: Op grond waarvan stellen de onderzoekers dat de gemeente Utrecht geen echte problemen heeft met het werven en behouden van personeel, en de provincie wel? Betaalt de gemeente beter?	De realisatiefase van de UHL vraagt van de provincie een grote toename van (tijdelijke ) capaciteit naast een structurele toename van capaciteit voor de exploitatie en beheer fase. De Gemeente heeft al een groot aantal jaren een projectorganisatie Stationsgebied en kent die uitdaging van capaciteitstoename niet.	
	CU	Pagina 5, punt B: PU OV heeft geen opvolging gegeven aan de audit SI uit 2015, zo wordt gesteld. Ook wordt gesteld dat verschillende medewerkers niet op hoogte waren van de audit, die dat wel hadden moeten zijn. Kunt u een paar concrete voorbeelden geven van functies van die medewerkers?	Nee, i.v.m. de herleidbaarheid van functies naar personen. Nee, dat is door de auditors niet gespecificeerd. Een groot deel van de geïnterviewden is pas in de loop van 2016/2017 aangetrokken (merendeel inhuur).	
	CU	Pagina 8, A.1: er wordt gemeld dat het goed zou zijn wanneer op korte termijn twee dagen met elkaar (provincie en	Er wordt stevig ingezet op de samenwerking. In dat kader heeft de regiegroep op 27 januari een dag op de hei gezeten en samen met Horvat alle aanbevelingen uit de auditrapportage doorgenomen. Dit heeft een positieve bijdrage geleverd aan de kwaliteit en draagvlak	

		gemeente) door te brengen op de hei. Wanneer heeft dit plaatsgevonden? Is er iets te zeggen over de opbrengsten?	voor het verbeterplan. De verbeterpunten hebben we verdeeld in zes verbeterthema's: 1) Governance en Organisatie, 2) Eisenbeheer, 3) Voorbereiding exploitatie en beheer, 4) Planning, 5) Opvolging audits, en 6) Cultuur. Per thema zijn door de regiegroep concrete acties benoemd. De regiegroep ziet toe op het integraal bewaken van de voortgang van deze acties en rapporteert, in lijn met de afspraken uit de Bestuursovereenkomst UHL uit 2012, aan de DR en de SG die desgewenst kunnen bijsturen. Het verbeterplan audit wordt een vast agendapunt in elke DR en SG vergadering. Ook hebben we Horvat gevraagd om voorafgaande aan elke DR vergadering kritisch mee te kijken naar de wijze waarop de regiegroep invulling heeft gegeven aan de acties die horen bij de verbeterthema's en ons hierop scherp te bevragen.	
	CU	Pagina 8, tekstblok onder B) spreekt van een 'dedicated systeemverantwoordelijke'. Is deze verantwoordelijkheid inmiddels belegd? Sinds wanneer? Bij wie/wat?	De systeemverantwoordelijke is formele rol vanuit de Wet lokaal spoor en spreekt van een bestuurlijke eindverantwoordelijkheid en deze ligt bij Gedeputeerde Staten (GS). Binnen de provincie is de domeinmanager Mobiliteit namens GS belast met de operationele taken zoals overleg met vervoerder en beheerder. Dit is sinds 1 juli 2017 op deze wijze ingericht.	
	CU	Naar aanleiding van pag. 8, onder B1: hier wordt gesteld dat 'het ervoor pleit om de organisatie PU OV fors te versterken wanneer gekozen wordt om PU in de systeemverantwoordelijke rol te laten brengen'. Wat is er gebeurd op dit vlak sinds het verschijnen van dit rapport?	We hebben al diverse acties ondernomen om de organisatie te versterken en bewandelen hierbij verschillende sporen: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Het verlengen van contracten</li> <li>b. Het openstellen van vacatures (bijvoorbeeld V&amp;G coordinator, maintenance engineer, omgevingsmanager etc).</li> <li>c. Werkprocessen waar nodig anders inrichten om taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijker te beleggen.</li> <li>d. We hebben een coördinator aangewezen bij de groep van beheerders.</li> <li>e. Er is een kwartiermaker duurzaam beheer infrastructuur aangesteld die stuurt op de inhoudelijke opgave van strategie tot en met uitvoering en beheer.</li> <li>f. We zijn een veranderprogramma gestart, waarbij het gaat om creëren gemeenschappelijke stip op de horizon, duidelijke rollen/functies/verantwoordelijkheden maken (rolduidelijkheid), samenwerking, houding en gedrag. Dit doen we met alle medewerkers van OVA.</li> <li>g. Sturen op samenwerking, medewerkers daar op aanspreken (houding en gedrag). Hiervoor is ook een ' operationeel MT' ingericht, enerzijds om dagelijkse werkzaamheden aan te sturen, anderzijds om medewerkers te kunnen aanspreken op houding en gedrag tijdens de werkzaamheden.</li> </ul> Tot slot zijn we aan het onderzoeken of er de mogelijkheid bestaat diverse mensen die nu worden ingehuurd een tijdelijk dienstverband aan te bieden voor de duur van het project.	
	CU	Op pagina 3 van het rapport (punt 3) is sprake van een presentatie van de voorlopige bevindingen op 26 september. Is hiervan een presentatie beschikbaar?	Nee, betrof hier een tussenstand bespreking in voorbereiding op het eindrapport.	
	CU	Op pagina 3 van het rapport, part 1.3 onder 5: de conceptversie van het rapport is besproken met iemand. De naam is verwijderd. Gaat het hier om de gedeputeerde of een andere persoon?	Dit betreft een ander persoon.	
	CU	Pagina 5: onder 3.1: de OV-organisatie is volop in beweging. Tweede bullet daarbij : ... zullen de zittende teamleiders over de situatie en hun specifieke rol per januari 2018 worden geïnformeerd. Het is de uitdaging de huidige rollen, taken en verantwoordelijkheden scherp te krijgen. Ligt hier een relatie met het elders in het rapport genoemde ontbreken van adequate taak/functieomschrijvingen? Wat is de stand van zaken op dit moment?	Nee hiermee ligt geen relatie. De mogelijk nieuwe rol van de teamleiders is onderdeel van de nieuwe domeinontwikkeling	
	VVD	Kan ik een overzicht krijgen van de niet-opgevolgde adviezen van het rapport uit 2015 en de reden dat die adviezen niet opgevolgd zijn?	Zie het overzicht in de bijlage	
	VVD	Is het verkeerde spoorstaven probleem waarvan de aannemer zegt dat er een stukje afgeslepen kan worden de verantwoordelijkheid van de Gemeente Utrecht?	Ja, dit is een onderdeel van de aanleg van de bovenbouw UHL die door de Gemeente wordt gerealiseerd in opdracht van POUHL.	
	VVD	Hoe hoog is het extra risico (in euro's) dat opgelopen wordt door openbaarmaking van het Deloitte rapport?	Zie hiervoor het memo met kwantificering economische risico's. In totaal tellen de risico's op tot 7 tot 15 miljoen euro.	
	PvdD	Wie is er verantwoordelijk voor het niet oppakken van de (minimaal) 75 overgebleven bevindingen die uit het audit rapport van 2015 zijn voortgekomen?	In de audit Systeemintegratie Uithoflijn wordt een honderdtal bevindingen beschreven. Hiervan zijn er vijftientig door de Projectorganisatie UHL (POUHL) opgepakt. Door de OV afdeling zijn de resterende bevindingen, voor zover relevant, geclusterd naar hoofdonderwerpen en vertaald in verbeteracties. Over deze verbeteracties en de voortgang van de verbeteracties is op 20 april 2016 in de Directieraad gerapporteerd.	
	PvdD	Waarom kan de POUHL dit wel goed systematisch oppakken maar is dit onmogelijk gebleken voor de PU OV?	POUHL is als dedicated projectorganisatie gefocust op het aantal concrete bevindingen die in haar projectfase relevant zijn en directe aandacht vraagt. De bevindingen voor OV zijn veel breder, werken langer door en ook niet allemaal even urgent. Vandaar dat gekozen is om deze te clusteren naar hoofdonderwerpen en vanuit die invalshoek op te pakken. Zie ook antwoord op de vorige vraag.	
	PvdD	Hoe kan het dat verschillende medewerkers niet bekend zijn	Een groot deel van de geïnterviewden is pas in de loop van 2016/2017 aangetrokken en was niet betrokken bij de eerste audit en de	

		met dit rapport en de bevindingen hiervan?	daaruit voortkomende vervolgacties( merendeel inhuur).	
	PvdD	Wanneer wordt er een SE-systematiek geïmplementeerd binnen de PU, waardoor niet alleen dit project maar ook projecten in de toekomst beter gemonitord kunnen worden?	In 2017 is de ontvangstorganisatie ingericht die specifiek toeziet op de verificatie- en validatie i.k.v. de SE –systematiek. Recent gestarte AI werkende weg wordt zo de SE basis gelegd voor alle lopende en komende projecten. De nu lopende projecten bij PU-OV worden uitgevoerd conform de SE systematiek, dit betreft oa Vernieuwing Regionale Tramlijn (koppeling van de sneltram Nieuwegein/IJsselstein met de Uithoflijn) en de ontwikkeling en realisatie van de nieuwe busstalling bij Westraven	
	PvdD	Wat is het verschil van inzicht is tussen de POUHL en de OVA over het plan en de planning voor het testbedrijf?	Het verschil van inzicht gaat vooral over de tijd die benodigd is voor overdracht en acceptatie door OVA van de honderden werkpakketten met per werkpakket vele tientallen documenten. Om dit te beslechten wordt er gewerkt aan een beter inzicht in de door POUHL uitgevoerde verificatie en validatie en de dan nog resterende handelingen voor OVA.	
	PvdD	In het rapport staat dat er risico's zijn op vertraging rondom de planning van het stationsgebied, NTR, contracteren van onderhoud aan het spoor, vertraging van URTS en AHOB's. Hoeveel extra vertraging wordt er verwacht?	De nu bekende risico's op vertraging van URTS en AHOB zijn meegenomen in de met de Staten gecommuniceerde P85 planning.	
	PvdD	Het project zou een succes worden als er voldoende recht gedaan wordt aan verschillende gezamenlijke belangen, waaronder de kostendekkingsraad van de exploitatie van de Uithoflijn. Wat voor invloed hebben de extra kosten en vertragingen op de kostendekkingsraad?	In de kostendekkingsgraad neemt de provincie geen infrastructurele investeringen mee. Bij de concessie U-OV drukt de kostendekkingsraad de verhouding tussen de dagelijkse exploitatiekosten en de reizigersopbrengsten uit. Vanuit deze optiek hebben de extra kosten en vertraging geen negatieve invloed op de kostendekkingsraad. Als reizigers het OV de rug toekeren als gevolg van de vertraging, kan dit leiden tot afnemende passagiersopbrengsten en daarmee tot een lagere kostendekkingsgraad.	
	PvdD	Bij aanvang van het project NTR is deze begroot op € 52 miljoen. Klopt deze begroting nog?	Voor de realisatie van de nieuwe tram remise is oorspronkelijk door Bestuur Regio Utrecht 52 miljoen euro beschikbaar gesteld. Het extra krediet dat nodig is bedraagt 10 miljoen euro. De krediet aanvraag aan Provinciale Staten voorziet daarin.	
	PvdD	Kunnen we inzage krijgen wat de dekkingsgraad is van de centrale risicoreservering?	Een dekkingsgraad is niet te duiden. De risicoreservering van 13,7 miljoen euro door de provincie is bedoeld om mogelijke aanvullende beheersmaatregelen te kunnen nemen om de start exploitatie in december 2019 te borgen.	
	PvdD	Wordt bij de extra kosten dezelfde verdeling gebruikt als omschreven staat in het bestuursovereenkomst, hoofdstuk risicoverdeling?	Omdat de bestuursovereenkomst niet op alle onderdelen helder was, hebben we gezamenlijk een zwaarwegend advies gevraagd op de duiding van de afspraken. Op basis hiervan hebben de Gemeente en Provincie afspraken met elkaar gemaakt. De kostenverdeling is in lijn met de verdeelsleutel zoals in de bestuursovereenkomst is opgenomen.	
	PvdD	Is er getracht de extra kosten neer te leggen bij de daarbij direct verantwoordelijke voor dat gedeelte van het project, zoals een marktpartij? Zo nee, waarom niet?	Het verhalen van kosten op contractpartijen kan alleen als er contractuele haakjes zijn waardoor dit wel kan. Bijvoorbeeld als een aannemer of een onderaannemer fouten heeft gemaakt die kosten opleveren, dan worden die verhaald op de aannemer. De 85 miljoen euro zijn kosten voor zaken die in het risicodomein van de beide opdrachtgevers ligt.	
	PvdD	Waarom komt nu pas naar boven dat de gebruikte spoorstaven niet voldoen, terwijl de eerste proefopstelling al in 2016 gereed was en de eerste trams al een proefrit gemaakt hebben in oktober 2017?	Dit betreft de spoorstaven in Stationsgebied, meer in het bijzonder rond de Leidsche Veer tunnel, die zijn gerealiseerd in opdracht van de Gemeente Utrecht. De staven voldoende aan de specificaties echter de uitvoering door de aannemer van de Gemeente voldoet niet aan de maattoleranties. Dit wordt door de Gemeente met hun aannemer verder opgelost. Dit heeft niets te maken met de eerste tetsritten van de trams op het door BAM in opdracht van de POUHL gerealiseerde spoor tussen Vaartsche Rijn en P+R de Uithof.	
	<b>Planning</b>			
	D66	Hoe is probabilistische planning bepaald? Welke projecten zijn hierin opgenomen?	Hierin zijn alle projecten opgenomen die een bijdrage leveren aan het tramsysteem. De probabilistische planning wordt bepaald door het doorrekenen van vele duizenden scenario's die zich qua planningsrisico's kunnen voordoen. Op basis hiervan wordt een haalbaarheidskans bepaald.	
	D66	wat is er aan de risico inschatting anders dan in de vorige planning waarin meer sprake was van een deterministische planning. Kunt u voorbeelden geven van de verschillen tussen beide soorten planning en het inschatten van bijbehorende risico's?	We werken nu met een 85% planning, dit is in een andere vorm. We noemen dat een probabilistische of waarschijnlijkheidsplanning. In deze planning is na iedere grote maatregel een buffer opgenomen. Zo is de kans op verdere vertraging bij onvoorziene omstandigheden beter ingecalculeerd. Dagelijks stuurt de aannemer en de projectorganisatie op een zogeheten deterministische planning. Deze planning heeft minder lucht en mogelijkheden tot uitloop en gaat dus uit dat alles verloopt zoals we nu hopen. Als die laatste planning zou lukken dan betekent dat enkele maanden eerdere start; alles wat sneller is, is mooi meegenomen. Realistisch is het om van de probabilistische planning uit te gaan: tweede helft 2019 gedeeltelijke exploitatie en december 2019 volledig.	
	D66	In stukken is sprake van zogenoemde 'kleine risico's, grote problemen', kunt u een voorbeeld noemen en aangeven wat daar de proportionaliteitsafweging is om deze niet mee te nemen in de beschikbaar te stellen budgetten en de p85?	Het risico dat de EMC-maatregelen niet werken zijn buiten beschouwing gelaten. De reden is dat de kans dat dit risico optreedt heel klein is, maar als het risico optreedt is de impact groot. Als we dat hadden meegenomen in de analyse, zou dat een heel vertekend beeld geven. Het is verantwoord om dit onderdeel uit te sluiten omdat: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij uitwerking van maatregelen is grote veiligheidsmarge aangehouden.</li> <li>• Technologie is weliswaar niet eerder toegepast, maar uitkomsten eerdere praktijktesten op SUNIJ-lijn (2014) waren positief.</li> <li>• Tijdens Testbedrijf zal ook effect van sectionering worden getest.</li> <li>• Indien resultaten onverhoopt negatief uitvallen zijn er twee terugval scenario's: stroom beperken, enkel spoor.</li> <li>• Als dat geen soelaas biedt worden tramstellen uitgerust met accu's.</li> <li>• In dat geval is de vertraging ingrijpend: ongeveer één jaar extra.</li> <li>• Gelet op gering kans dat deze ingrijpende maatregel moet worden toegepast, is deze verstoring niet in berekening meegenomen.</li> </ul>	
	D66	Uit de beschikbare documenten blijkt dat de NTR (nog?) niet beschikt over een planning die hierbij kan worden meegenomen. Hoe is de voortgang van de NTR dan meegenomen in deze planning, en hoe zeker kunnen we er	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	

		dan van zijn dat de NTR op tijd gereed is voor exploitatie van de Uithoflijn?	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 begeleid. De POUHL vervult hiermee de rol van 'procesregisseur' in de realisatie van het werkend tramvervoersysteem Uithoflijn. De voor de UHL relevante mijlpalen van de NTR zijn nu opgenomen in de integrale planning. Het wekelijkse planningsoverleg overleg richt zich op allerhande planningszaken en voortgangsbewaking van de Integrale stuurplanning Uithoflijn. In het overleg worden de partijen kritisch bevraagd over hun onderdeel van de Integrale stuurplanning Uithoflijn en wordt pro actief input aangeleverd voor het bijwerken van de planning.	
	D66	Terugkijkend op de afgelopen maanden zijn risico's in waarschijnlijk sneller tempo dan verwacht van geel naar oranje en rood 'gesprongen'. Hoe is de planning van informeren naar de Staten toe nu opgesteld in de nieuwe opgestelde planning waarbij uit wordt gegaan van p85? Wanneer gaat men over tot informeren en betrekken wanneer de p85 in het geding komt?	De informatievoorziening loopt nu nog via de ½-jaarsrapportage. Maar, net zoals u in het verleden geïnformeerd werd wanneer wijzigingen zich voordeden (bijvoorbeeld wijzigen projectdirecteur), zullen we u ook in de toekomst actief informeren over actuele ontwikkelingen.	
	VVD	Komt de vertraging in het project omdat in het stationsgebied gebouwen in de weg staan en andere bodemperikelen	Ja, door vertragingen van bouw projecten in het stationsgebied kunnen werkerreinen niet tijdig, conform planning vrijgegeven worden aan de aannemer van de UHL. Daarnaast is oa. een onderheide spoorplaat nodig omdat de ondergrond niet voldoende stabiel is om een zettingsvrije spoorconstructie te kunnen realiseren.	
<b>Exploitatie</b>				
	D66	Onderbouwing voor 20 miljoen voorbereiding exploitatie en beheer?	De onderbouwing op hoofdlijnen is als volgt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kosten vervoerder → 8 miljoen (werving/selectie/opleidingen bestuurders, inzet bestuurders tijdens test- en proefbedrijf, documentatie, simulator, nazorg)</li> <li>- Testen en acceptatie trams en infra en vervaardigen safety cases → 4 miljoen</li> <li>- Aanschaf en implementatie onderhoudsmanagementsysteem tbv assets → 2 miljoen</li> <li>- Kosten testbedrijf en proefbedrijf → 5 miljoen (beheerskosten, onderhoud infra en materieel, hard- en software)</li> <li>- kosten project en programmaorganisatie → 1 miljoen</li> </ul>	
<b>Overig</b>				
	CU	Op welke wijze(n) en hoe vaak wordt het college geïnformeerd over het project Uithoflijn? Is daar sinds november 2017 iets aan gewijzigd? Zo ja: wat dan?	Het college is de afgelopen jaren op gezette tijden in de collegevergadering geïnformeerd over de voortgang van het project. Dit werd gedaan door de verantwoordelijk directeur. Ook de gedeputeerde zelf heeft, indien van toepassing, actuele ontwikkelingen met het college gedeeld.	
	CU	Hoeveel fte van welk functieniveau kennen de afdelingen van PU die zich bezig houden met de Uithoflijn? Hoeveel vacatures zijn daar gemiddeld? Wat is het verlooppercentage op deze afdelingen in 2015, 2016 en 2017 geweest? Idem mbt het ziekteverzuimpercentage?	Binnen de PU is het domein Mobiliteit en de teams OV-A (beheer), OV-P (projecten) en OV-E (exploitatie) betrokken bij de UHL. In totaal betreft het op de vaste formatie 48 Fte waarvan circa 30 Fte (voor een deel van hun tijd) UHL gerelateerd bezig zijn. <i>Wat meer genuanceerd: OVP is 17,9 FTE en bezig met UHL (gerelateerde) projecten. Van OVA is ca. 40% bezig met UHL gerelateerde projecten. Van OVE is 10% bezig met UHL gerelateerde projecten.</i> De functieniveaus zijn qua schalen redelijk evenredig verdeeld en betreffen functies in schaal 10, 11 en 12 en een enkele 13. Op dit moment staan er 13 klussen en vacatures open (stand eind januari 2018). Het verlooppercentage van de 3 teams is gemiddeld circa 6% Het gemiddelde ziekteverzuimpercentage van de 3 teams is circa 4,5 %	
	VVD	Klopt het dat de eindverantwoordelijkheid voor het project Uithoflijn voor 50% gemeente en 50% provincie is getuige het diagram in het rapport?	Ja, de gemeente en Provincie sturen d.m.v. de Stuurgroep UHL ( Zie bestuursovereenkomst art 10.1). De stuurgroep komt tenminste 1 x per kwartaal bijeen en beslist in unanimitieit. De risicoverdeling ( art. 8.3.2. Bestuursovereenkomst) indien de centrale risicoreservering onvoldoende blijkt is PU/GU 76/24.	
	VVD	Welke bevoegdheid heeft de provincie in het stationsgebied?	In de uitvoeringsovereenkomst UHL in Stationsgebied zijn onder de BOUHL afspraken gemaakt over de aanleg van de UHL in het stationsgebied, raakvlakken tussen UHL en stationsgebied, de bijbestellingen van BRU bij de Gemeente, de bijbestellingen van de Gemeente bij BRU en de Gevolgkosten. De Stuurgroep stuurt hier op. Maar de provincie heeft in het stationsgebied geen zeggenschap en is hier afhankelijk van de gemeente Utrecht.	