Bestuurlijke Voortgangsrapportage 2015-H1

Periode: Januari t/m 30 juni 2015
Onderwerp: Voortgang project Uithoflijn

Nummer: VGR-UHL-2015 H1

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum: 30 juni 2015

Prognose	€ 341,3 mln.
Gemaakte kosten	€ 150,6 mln.
Risicoprofiel	gemiddeld

1 Samenvatting

Bestuurlijke besluitvorming	groen
(Voorbereidings)budget	groen
Kosten- en dekkingsraming	groen
Planning	geel
Risico-ontwikkeling	geel

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

Het Uithoflijnproject omvat de na de vaststelling van het geactualiseerde projectplan op 27 augustus 2014 de realisatie van een werkend tramvervoersysteem tussen Utrecht CS en De Uithof, dat kwalitatief goed is, voldoende veilig en goed ingepast is in de stedelijke omgeving. Daarbij behoort ook de aanschaf van het juiste trammaterieel. 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.

3 Algemene stand van zaken

Deze halfjaarlijkse bestuurlijke voortgangsrapportage over de voorbereiding en de uitvoering van de Uithoflijn gaat over de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2015. Deze rapportage beoogt inzicht te verschaffen in de ontwikkeling van het project alsmede de beheersing daarvan en vindt haar basis in het projectplan Uithoflijn zoals vastgesteld door de Stuurgroep Uithoflijn in juli 2013 en geüpdatet in augustus 2014.

De Uithoflijn is in 2008 door de gemeente Utrecht gestart. Met de vaststelling van het Uitvoeringsbesluit in april 2012 en de ondertekening van de BestuursOvereenkomst Uithoflijn in juni 2012 hebben gemeente Utrecht en BRU de uitvoering van het project belegd bij de Projectorganisatie Uithoflijn (POUHL). Op basis van de zekerstelling van de financiering (Rijks- en VERDER-subsidies) en de vaststelling van het DO in juni 2013 kon begonnen worden met de aanbestedingen van de traminfrastructuur en het trammaterieel. De aanbesteding van de traminfrastructuur is eind december 2014 afgerond en heeft geleid tot contractering van BAM voor definitief ontwerp, realisatie traminfrastructuur (bovenbouw) alsmede het testbedrijf. De aanbesteding van het trammaterieel heeft eind januari 2015 geleid tot contractering van de Spaanse firma CAF welke voor de Uithoflijn 27 tramvoertuigen zal bouwen en leveren.

Nu contractering heeft plaatsgevonden zijn de teams binnen de deelprojecten Trammaterieel, Traminfrastructuur en Voorbereiding Exploitatie en Beheer intensief bezig om samen met Opdrachtnemers en betrokkenen de gemaakte afspraken te realiseren. De Opdrachtnemer Traminfrastructuur (BAM) heeft in het eerste halfjaar kwartier gemaakt, haar processen beschreven en ter toetsing voorgelegd en een aanvang gemaakt met het maken van het Definitief Ontwerp (DO). Het concept van het DO is begin juli 2015 ter review aan de projectorganisatie Uithoflijn aangeboden.

Met de Opdrachtnemer Trammaterieel (CAF) vonden na contractering gesprekken plaats over het (technische) ontwerp, detaillering van de planning en de wijze van projectbeheersing alsmede de veiligheidsbewijsvoering. Ook zijn de afspraken met betrekking tot het in de in september te presenteren Mock-up (model op ware grootte) van de bestelde tramvoertuigen geconcretiseerd.

De activiteiten inzake de voorbereiding op Exploitatie en Beheer (VEB) krijgen steeds meer vorm en inhoud. Consessieverlener, vervoerder en toekomstig assetmanager werken daarin constructief samen.

Op verzoek van de Stuurgroep Uithoflijn zijn na de fase van contracteren het budget en de raming geactualiseerd. Als gevolg van diverse contracteringsresultaten komt de prognose projecteindresultaat bij het onderdeel infrastructuur uit op € 5,7 mln. (positief). Deze prognose beschouwt het resterend budget na afronding van alle infrastructuur gerelateerde werkzaamheden.
Als gevolg van de contractering voor het trammaterieel zijn benodigde dekking en raming met elkaar in overeenstemming gebracht. Daarmee kon het toegezegde krediet voor trammaterieel worden bijgesteld (van € 96 mln. naar € 85 mln.).

Deze bestuurlijke rapportage biedt inzicht in de werkzaamheden van de afgelopen periode en blikt eveneens vooruit naar de komende periode.

Besluitvorming en majeure ontwikkelingen

Stappenschema ElectroMagnetische Compatibiliteit EMC
In 2014 is besloten om het risico van EMC in De Uithof op te lossen door voorzieningen in de baan aan te brengen, de zogenaamde sectionering. In 2014 zijn op de SUNIJ-lijn proeven genomen met die sectionering, die weliswaar de haalbaarheid van sectionering als oplossing voor het EMC-risico aannemelijk maken, maar daarmee is dat nog geen zekerheid, onder andere omdat technische onvolkomenheden zijn opgetreden bij de proeven. Om op korte termijn nog meer zekerheid te krijgen over de haalbaarheid van de sectionering, is een stappenplan opgesteld.
Dat stappenplan omvat onder andere een expert meeting in september en testen op een testbaan bij CAF. Dit moet er toe leiden dat er zekerheid is over de haalbaarheid van de sectionering voordat de baan in De Uithof wordt aangelegd in de zomer van 2016.

Transitie BestuurRegioUtrecht (BRU) –Provincie Utrecht (PU)
In mei 2015 hebben Gedeputeerde Staten een voorgenomen besluit vastgesteld voor de transitie van BRU naar de provincie. Uit de huidige tijdelijke afdeling BRU zullen Regiotram Utrecht, de projectorganisatie Uithoflijn en OVM worden gelicht en met de openbaar vervoertak van de afdeling Mobiliteit,Economie en Cultuur (MEC) worden samengevoegd in een nieuwe afdeling Openbaar Vervoer. Binnen die afdeling zullen drie teams worden geformeerd, de Uithoflijn, Regiotram en het team OV-exploitatie. Dit voorgenomen besluit is ter instemming voorgelegd aan onder andere de Ondernemingsraad, zodat de directie van provincie in mandaat, naar verwachting in september 2015 daar een definitief besluit over kunnen nemen. Vooralsnog ziet de Stuurgroep geen aanleiding om de Bestuursovereenkomst aan te passen.

Tafelconstructie Zuidgebouw inclusief discussie stijgpunten
De gemeente heeft in Q2 de Ontwikkelovereenkomst voor het Zuidgebouw in het stationsgebied van Utrecht voorbereid. Begin juli heeft de gemeente deze voorlopig gegund aan ABC. Dat betekent dat er nu een grote mate van zekerheid is, dat het Zuidgebouw er komt. Vooruitlopend hierop heeft POUHL, op verzoek van de gemeente, de optie voor de Tafelconstructie voor het Zuidgebouw bij BAM in opdracht gegeven. Daarbij is tevens aangegeven dat deze optie hoogstwaarschijnlijk zal moeten worden gewijzigd omdat de kandidaten voor de Ontwikkelovereenkomst een groter Zuidgebouw willen ontwikkelen. In de gesprekken van de gemeente met de kandidaten, waar ook POUHL in heeft geparticipeerd, is een variant voor de Tafelconstructie ontstaan, de Grote Gemene Deler, die de instemming heeft van alle kandidaten. POUHL zal aan BAM vragen om het Voorlopig Ontwerp en een kostenraming voor de realisatie van deze variant op te stellen, als een VTW op de getrokken optie. Als scenario wordt ook nog gezien dat ABC en BAM de opdracht voor het Zuidgebouw en de Tafelconstructie samenvoegen tot één gebouw. De gemeente heeft al wel aan ABC aangegeven dat samenvoeging alleen zal worden toegestaan als daarmee voldoende rekening wordt gehouden met de belangen van onder andere de Uithoflijn.

Tijdelijke busbaan De Uithof
De omgevingsvergunning voor het realiseren van een tijdelijke busbaan in De Uithof en het vellen van bomen is door de gemeente verleend en onherroepelijk geworden. De tijdelijke route voor de bus- en nooddiensten loopt voor het grootste deel parallel aan de huidige busbaan, namelijk over het huidige fietspad. Fietsers worden via de Lundlaan of de Cambridgelaan omgeleid: zo veel mogelijk buiten het werkgebied om. Dit alles is conform het eerder vastgestelde BLVC-plan en de Hoofdovereenkomst met de Uithofpartners (UMC Utrecht, Hogeschool Utrecht en Universiteit Utrecht). Zodra de Uithoflijn is gerealiseerd, wordt de tijdelijke busroute afgebroken en wordt het fietspad teruggebracht in de oorspronkelijke situatie.

Bergingen en buurtstallingen Pelikaanstraat
De inschrijving voor de bergingen, buurtfietsenstallingen en parkeerplaatsen onder de trambaan in de Pelikaanstraat zijn van start gegaan. De realisatie daarvan maakt onderdeel uit van de scope van de Uithoflijn en is wat betreft voorbereiding en uitvoering belegd bij de gemeente. Mei 2015 heeft het college van B&W besloten om deze ruimten te realiseren. Nadat bewoners hun belangstelling hebben aangegeven, ontvangen zij een huurcontract van de gemeente. Op basis van alle door de bewoners ondertekende contracten, wordt vervolgens vastgesteld hoeveel bergingen/stallingen er daadwerkelijk gerealiseerd worden en wordt de opdracht voor de realisatie van de ruimten aan de aannemer verstrekt. De start van de bouw is eind 2015 gepland. De ruimten kunnen naar verwachting begin 2016 in gebruik worden genomen.

4 Bestuurlijke besluitvorming status groen

	t/m 2011	2012	2013	2014	2015
Kaders	Masterplan Stationsgebied en tracé HOV om de Zuid vastgesteld Keuze voor tram i.p.v. bus BRU: Tramnetwerk 2025 GU stelt BP Trambaan AvS-baan – A27 vast MKBA en Business Case Principebesluit BRU, projectbesluit GU	April: GU en BRU stellen VO+ vast in uitvoeringsbesluit November: DB stelt uitgangspunten materieel vast	April: GU stelt BP Kruisvaartbaan vast Juni: GU en BRU stellen DO c.a. vast Juni/juli: SG stelt inkoopplannen en projectplan vast November: SG stemt in met BRU-advies om te kiezen voor sectionering December: delegatiebesluit AB inzake Uovk's; SG stelt geactualiseerde DO + raming vast	September en oktober: BP'n HOV-baan De Uithof, Westflank Stationsgebied en Smakkelaarsveld onherroepelijk 1 oktober: AB stelt actualisatie beschikbaar budget Uithoflijn vast 1 (DB) en 17 december (AB): Instemming met contracten en mandatering van voorlopige gunning en contractering van opdrachtnemers voor traminfrastructuur en trammaterieel 16 december: 1e Kamer bevestigt 2e Kamerbesluit tot opheffing WGR+	Januari: Besluit aankoop gronden Oosterspoorbaan Mei: Realisatie bergingen en buurtstallingen
	t/m 2011	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Overeen-komsten	Subsidie BRU aan GU voor HOV om de Zuid Overeenstem-ming BRU / GU over aankoop Cranenborch en tracéwijziging SOK BRU / GU	Juni: Bestuurs-overeenkomst BRU / GU Juli: Uovk Tijdelijke Eindhalte Jaarbeursplein	Juli: Uovk Kruisvaartbaan December: Uitgangspunten Hovk De Uithof vastgesteld in Bestuurlijk Overleg	Maart: Hoofdovk Uithoflijn in De Uithof 4e kwartaal: 7 Uovk's GU/BRU Meerpartijen overeenkomsten t.b.v. overdracht BRU→ provincie Allonge (actualisatie) Bestuursovereen-komst december:Contract ering Traminfrastructuur BAM	Maart: Uitvoeringsovereenkomst Geluidsmaatregelen door gemeente Januari: contract Levering Trammaterieel CAF

Vooruitblik bestuurlijke besluitvorming (excl. kwartaal- en haljaarrapportages)

Voor de verdere realisatie van de Uithoflijn is geen bestuurlijke besluitvorming vereist, tenzij majeure afwijkingen optreden.

5 Kosten- en dekkingsraming status groen

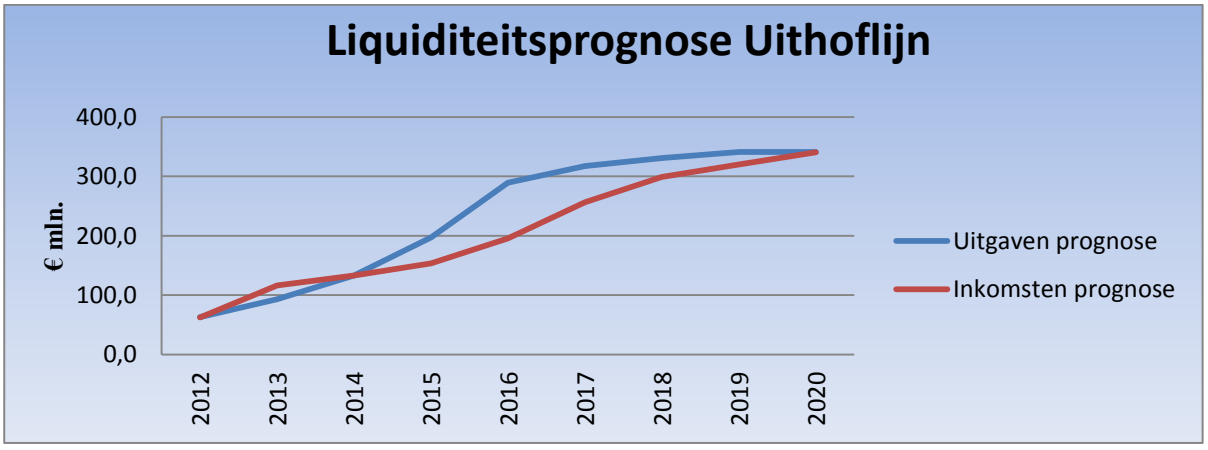
In deze rapportage zijn de resultaten van diverse contracteringen die in hoofdzaak in 2014 hebben plaatsgevonden alsmede een beperkt aantal wijzigingen/optimalisaties verwerkt. Door indexering en opname van extra scope (fundering toegang UMC en ontwerp tafelconstructie) bedraagt het geactualiseerde budget voor traminfrastructuur € 341,3 mln.. De stuurgroep Uithoflijn heeft de op basis hiervan geactualiseerde begroting van de projectorganisatie Uithoflijn vastgesteld.

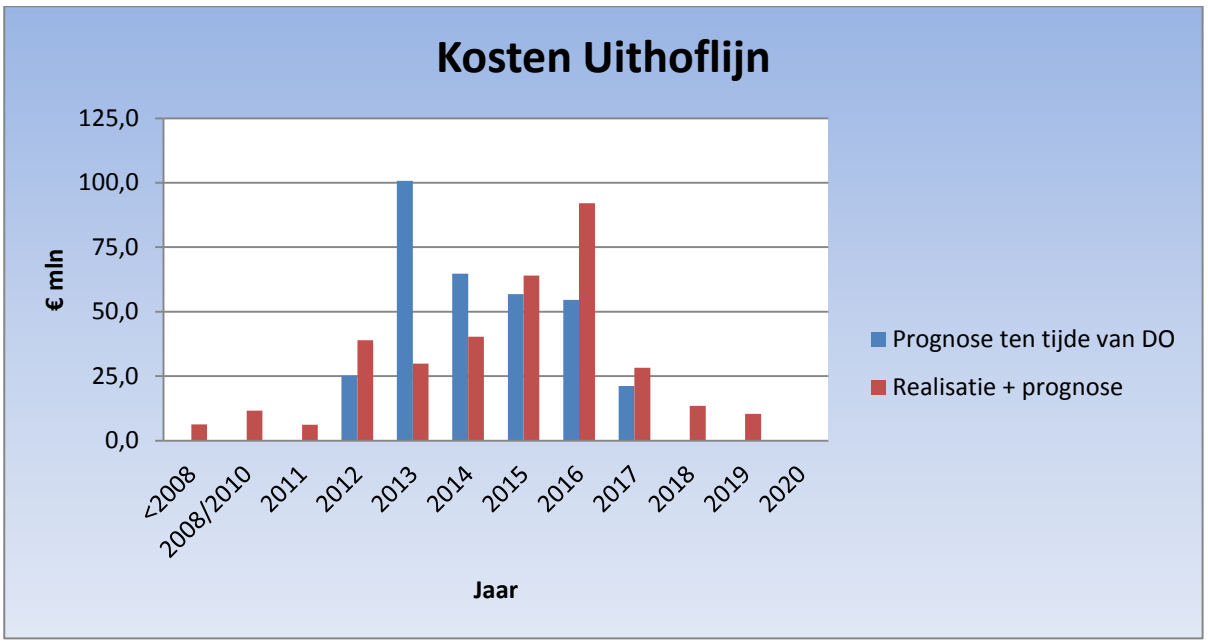
Dekking en raming van de realisatie van de traminfrastructuur zijn in evenwicht (€ 341,3 mln.).

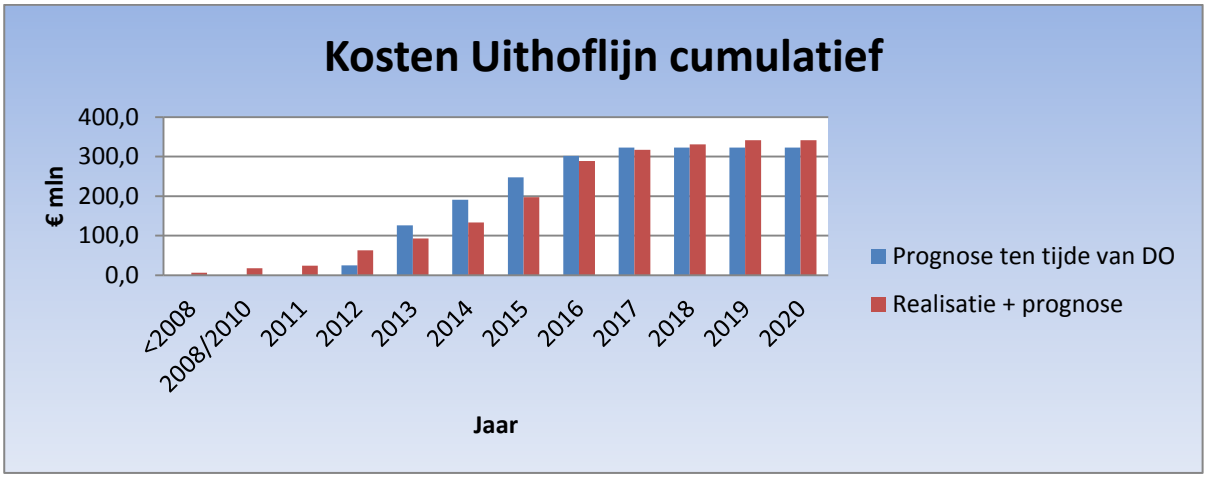
Ten aanzien van de raming en dekking voor het Trammaterieel hebben zich ten opzichte van het tweede halfjaar wijzigingen voorgedaan als gevolg van de gunstige aanbesteding. Het voor aanbesteding voorziene benodigde budget bedroeg € 98 mln. Hiervoor was een krediet van 96 mln. beschikbaar gemaakt (exclusief indexering). Als gevolg van de gunstige aanbesteding kan het benodigd krediet worden afgelaagd naar € 84,7 mln.

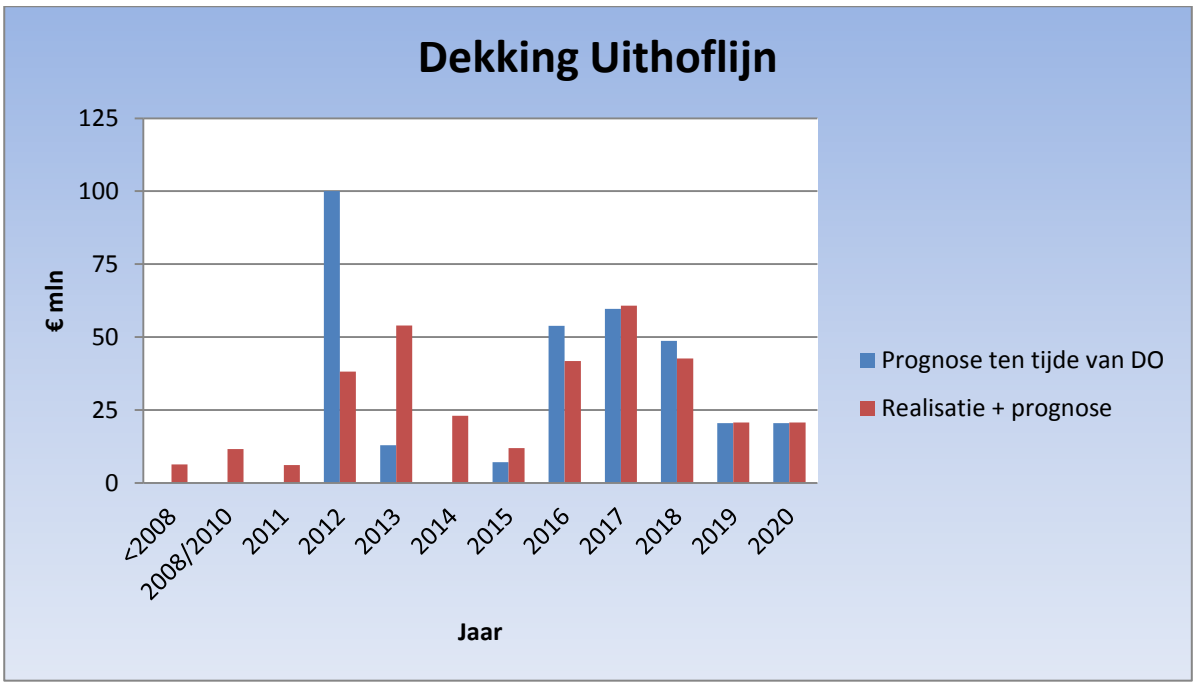
Het verwachte projecteindresultaat van het projectdeel Traminfrastructuur bedraagt per 30 juni 2015 € 5,7 mln.. De prognose projecteindresultaat betreft de stand naar het huidige actuele inzicht en wordt periodiek aan de hand van de prognoseadministratie geactualiseerd
Het verwachte projecteindresultaat van het projectdeel Trammaterieel is per 30 juni 2015 € 0,7 mln. (was € 0,8 mln.). De prognose projecteindresultaat betreft de stand naar het huidige actuele inzicht en wordt periodiek aan de hand van de prognoseadministratie geactualiseerd.

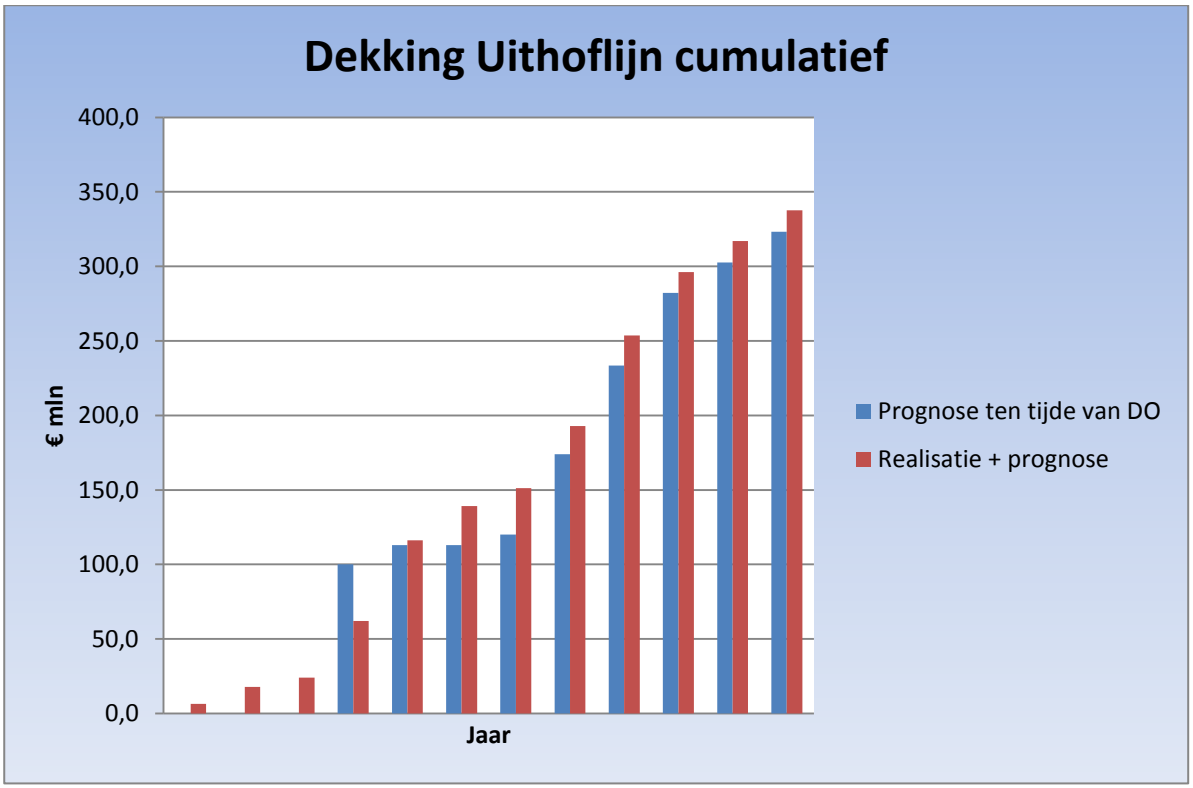
Nu de optie van de tafelconstructie is getrokken en nog inzichtelijk moet worden gemaakt voor wat betreft de meerkosten ten opzichte van VTW, kan de consequentie voor het budget pas in het 3e kwartaal worden verwerkt.




Kosten Uithoflijn
125,0
100,0
75,0
50,0
25,0
0,0
€ mln
<2008
2008/2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
Jaar
Prognose ten tijde van DO
Realisatie + prognose


Kosten Uithoflijn cumulatief
400,0
300,0
200,0
100,0
0,0
€ mln
<2008
2008/2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
Jaar
Prognose ten tijde van DO
Realisatie + prognose


Dekking Uithoflijn
125
100
75
50
25
0
€ mln
<2008
2008/2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
Jaar
Prognose ten tijde van DO
Realisatie + prognose


Dekking Uithoflijn cumulatief
400,0
350,0
300,0
250,0
200,0
150,0
100,0
50,0
0,0
€ mln
Jaar
Prognose ten tijde van DO
Realisatie + prognose

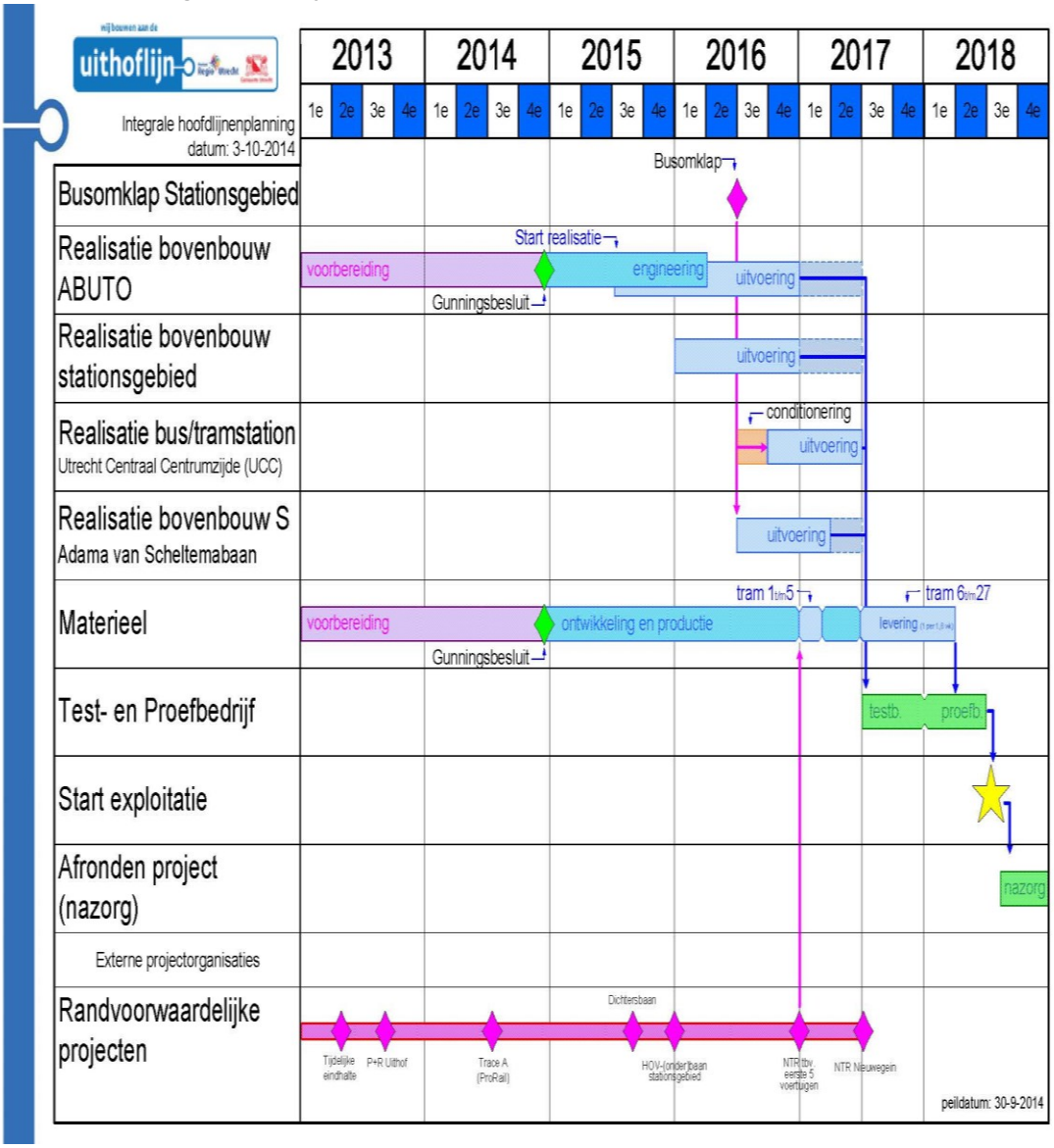
6 Planning status geel

Afgelopen periode is het DO in concept opgesteld door BAM. Daarmee loopt BAM conform de contractplanning die zij hebben ingediend. Overeengekomen VTW's of andere afspraken met BAM hebben niet geleid tot veranderingen in de planning.

De belangrijkste planningsrisico's bevinden zich bij de randvoorwaardelijke projecten die een groot aantal onderdelen van de traminfrastructuur uitvoeren of die beïnvloeden.

De Uitvoeringsovereenkomsten die hierover zijn gesloten stellen de projectorganisatie in staat (de voortgang van) deze projecten te monitoren. Voorbeelden van deze projecten zijn de nieuwe Integrale Tramremise en alle onderbaanprojecten in het stationsgebied. Deze projecten hanteren zelfstandige planningen die geïntegreerd zijn in de planning van de Uithoflijn. Voor de projecten in het stationsgebied zijn de (tijd)risico's afgelopen periode nogmaals goed bekeken. Dit heeft niet geleid tot aanpassing van de planning. Wel worden er diverse beheersmaatregelen getroffen en wordt er gekeken of er werkzaamheden gecombineerd uitgevoerd kunnen worden. Dit wordt verder uitgewerkt in een vernieuwd faseringsboek voor de realisatie van de projecten in het stationsgebied. Het risico op vertraging in het stationsgebied blijft onverminderd hoog.

Hieronder de planning op hoofdlijnen tot 2018.



7 Risico-ontwikkeling status geel

Per kwartaal actualiseert de projectorganisatie haar risico-analyse. Het uit de geactualiseerde risicoanalyse voortkomende gewogen projectrisico traminfrastructuur bedraagt € 21,7 mln. Dit is een lichte stijging ten opzichte van het gewogen risico zoals gerapporteerd bij de rapportage over het vierde kwartaal van 2014 (€ 19,4 mln.). Dit komt doordat een aantal risico's onverminderd hoog blijft en deels hoger is gewaardeerd, zoals de planning in het stationsgebied, het risico betreffende tijdige (directie-) Leveranties door Regiotram Utrecht aan BAM, de toereikendheid van de beheersmaatregelen op het vraagstuk van de EMC, de oplevering aan de toekomstig beheerders van de nieuwe voorzieningen wanneer blijkt dat de ontvangsorganisatie niet of onvoldoende is ingericht, alsmede het niet of gelimiteerd kunnen testen op de SUNIJ-lijn. Het gewogen risico is hiermee licht toegenomen en past binnen het geactualiseerde project onvoorzien (inclusief markt- en interfacerisico's) van € 27,8 mln. .

Het uit de geactualiseerde risicoanalyse voortkomende gewogen projectrisico trammaterieel is ten opzichte van eind 2014 met 0,7 mln. toegenomen naar € 6,9 mln.. Dit als gevolg van toename van het risico dat testen op SUNIJ-lijn niet of gelimiteerd kan worden uitgevoerd alsmede de geactualiseerde inschatting van het risico dat de EMI-problematiek alsnog in het Trammaterieel moet worden opgelost. Het budget Onvoorzien is in overeenstemming met het gewogen risico gebracht.

Ten aanzien van de exogene risico's hebben zich geen noemenswaardige wijzingen voorgedaan. Voor wat betreft de endogene risico's hebben zich eveneens geen noemenswaardige wijzigingen voorgedaan.