

Bestuurlijke Voortgangsrapportage 2016-H2



Periode: Juli tot en met december 2016
Onderwerp: voortgang project Uithoflijn

Nummer: VGR-UHL-2016-H2



**Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum:
31 december 2016**

1 Stoplichtrapportage

Bestuurlijke besluitvorming	31-12-16		30-06-16 (H1)	
Budget	31-12-16		30-06-16 (H1)	
Kosten- en dekkingsraming	31-12-16		30-06-16 (H1)	
Planning	31-12-16		30-06-16 (H1)	
Risico-ontwikkeling	31-12-16		30-06-16 (H1)	

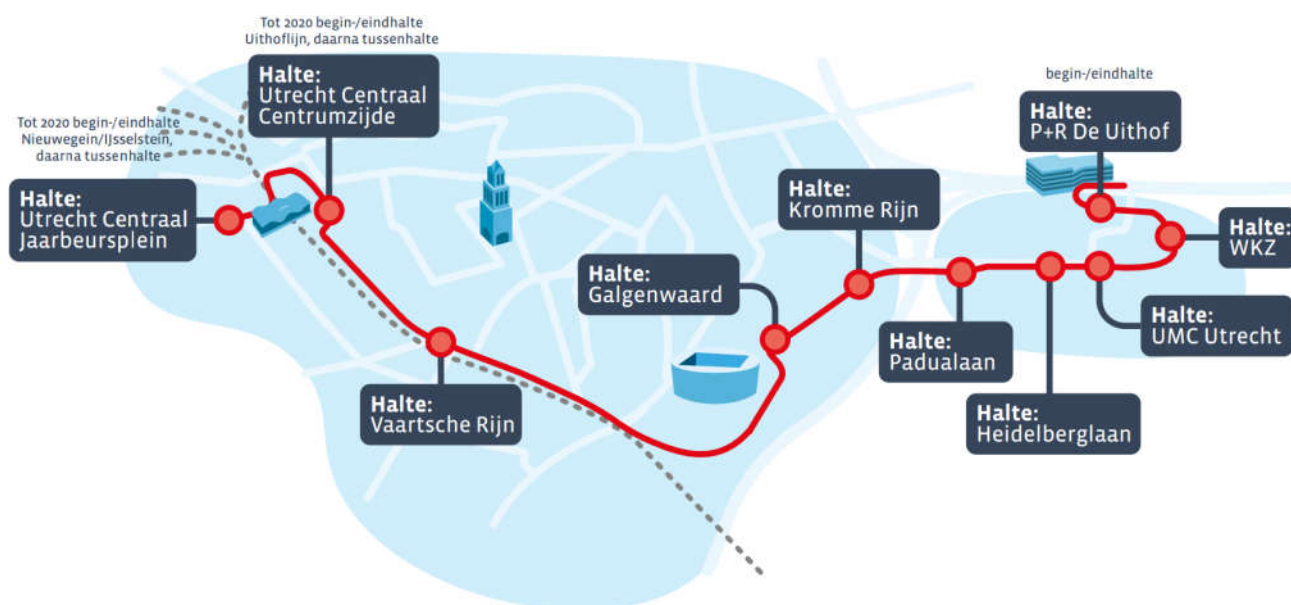
Betekenis kleuren:

- 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
avonduren

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

3 Voortgangsrapportage

Deze halfjaarlijkse bestuurlijke voortgangsrapportage over de voorbereiding en de uitvoering van de Uithoflijn betreft de periode van 1 juli 2016 tot en met 31 december 2016. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling van het project en de beheersing daarvan. Ook wordt vooruitgeblikt op de bestuurlijke besluitvorming.

De planning van het project Uithoflijn staat onder druk. Het tracé loopt door en langs gebieden die volop in ontwikkeling zijn. Dit vraagt een grote inspanning van zowel de beide opdrachtgevers (Provincie en Gemeente) als de opdrachtnemer voor de traminfrastructuur (aannemer BAM-CUU) om - in goede samenwerking met omliggende projecten - tot een kwalitatief hoogwaardig resultaat te komen. Om nog beter en slagvaardiger met deze complexe uitdagingen om te kunnen gaan, hebben de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en BAM-CUU 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. Deze nieuwe manier van samenwerken vraagt een andere aansturing van de projectorganisatie Uithoflijn. In december 2016 is de structuur van de projectorganisatie gewijzigd. Samen met de aannemer wordt in beeld gebracht wat de complexiteit betekent voor de planning en welke maatregelen nodig zijn om de risico's goed te beheersen. Dit zal resulteren in een plan van aanpak. In het voorjaar van 2017 rapporteren wij de bevindingen hiervan aan onze opdrachtgevers en samenwerkingspartners.

Stationsgebied en De Uithof

In eerdere voortgangsrapportages is al aangegeven dat het risico op vertragingen in het Stationsgebied groot is. De geplande vastgoedontwikkelingen in het stationsgebied houden geen gelijke tred met de integrale planning van de Uithoflijn en noodzaken tot optimalisatie en een nieuwe fasering van de bouwopgave van zowel Uithoflijn als vastgoedontwikkelingen in het Stationsgebied.

Een extra complicerende factor in het Stationsgebied is dat de projecten, inclusief conditionering en tijdelijke maatregelen, worden uitgevoerd in opdracht van verschillende opdrachtgevers door verschillende opdrachtnemers. Het is in het belang van alle opdrachtgevers en opdrachtnemers dat de gehele bouwopgave wordt geoptimaliseerd.

In De Uithof wordt een aangepast Uitvoeringsontwerp gehanteerd voor de ondergrondse infrastructuur. De uitvoering hiervan kost meer tijd, maar levert wel een betere ruimtelijke kwaliteit. Ook worden er hoge eisen gesteld aan het verleggen van kabels en leidingen, wat een hoge mate van zorgvuldigheid vraagt waardoor tegenslagen niet altijd 'in het werk' kunnen worden opgevangen.

In lijn met de hernieuwde samenwerking met onze aannemer voor de traminfrastructuur wordt gezocht naar passende maatregelen en mogelijke versnelling van projectonderdelen. De projectorganisatie werkt, samen met gemeente, provincie en BAM-CUU, aan een plan van aanpak voor de werkzaamheden in 2017 en 2018.

Traminfrastructuur

Sinds juni 2016 worden de contouren van de Traminfrastructuur steeds beter zichtbaar. Rails en bovenportalen worden geplaatst, haltes aangelegd.

De uitvoering van de traminfrastructuur staat wel onder druk, zoals in de inleiding al aangegeven. Op het kritieke pad liggen vooral:

- Kabels en leidingen in De Uithof;
- Aangepast Uitvoeringsontwerp in De Uithof ten behoeve van de ondergrondse infrastructuur;
- Gelijktijdige realisatie van diverse projecten in het Stationsgebied met een grote mate van onderlinge afhankelijkheid

Een contractwijziging met BAM in de vorm van een nadere overeenkomst, is door Gedeputeerde Staten eind september 2016 vastgesteld en ondertekend. Hierin zijn nadere afspraken vastgelegd om opgelopen en nog te verwachten vertragingen op te vangen, zodat de eindmijlpaal kan worden behouden.

Om nog beter en slagvaardiger met de complexe uitdagingen om te kunnen gaan is besloten om op een andere manier te gaan samenwerken met opdrachtnemer BAM CUU. Hierbij hoort de inzet van een "geschillencommissie" onder leiding van een externe voorzitter en de intentie tot het aangaan van een verstevigde samenwerking met de aannemer. In het voorjaar van 2017 wordt de geïntensiveerde samenwerking verder vormgegeven.



Aanleg spoor aan de Laan van Maarschalkerweerd (foto: E. Warmer)

Met de eigenaar van het pand Laan van Puntenburg 100 (een aan NS gelieerde vastgoedpartij) is een akkoord gesloten over de aanpassing van de parkeerkelder, om te voorkomen dat die deels onder de nieuwe trambaan zou komen te liggen. Daarnaast is tussen de gemeente en NS Vastgoed overeenstemming bereikt over grondtransacties rondom dat pand. De samenwerkingsovereenkomst met de eigenaar van HGB-IV (Hoofdgebouw IV van NS) alsmede de overeenkomsten tussen gemeente en NS Vastgoed zijn 2 november door alle betrokken partijen getekend en daarmee definitief. De bouwkundige aanpassingen aan de kelder van het gebouw zijn volgens planning voor wat betreft het buitengedeelte afgerond vóór het einde van 2016.

De verleggingen van Kabels en Leidingen door derde partijen zijn aangevangen in Q3 en die van de Universiteit Utrecht en UMC Utrecht zijn onderdeel geworden van de nadere overeenkomst, waardoor deze in de projectplanning zijn opgenomen. De werkzaamheden om de onderstations, voor de voeding van de bovenleidingen, aan te sluiten op het elektriciteitsnet, zijn gestart.

Het derde kwartaal heeft voor wat betreft de te realiseren infrastructuur vooral in het teken gestaan van het verder invullen van de startvoorwaarden, zoals Uitvoeringsontwerpen en werkplannen, om (verdere) werkzaamheden te kunnen starten.

In de vorige halfjaarrapportage hebben we gerapporteerd over de mogelijkheid van een tijdelijk spoor in het Stationsgebied. De uitwerking hiervan wordt meegenomen in het plan van aanpak dat naar aanleiding van de nieuwe samenwerking samen met de aannemer wordt opgesteld.

De gemeente Utrecht heeft geconstateerd dat het spoor dat is aangelegd in de Leidseveertunnel niet de juiste spoorbreedte heeft. De betrokken aannemer heeft een oplossing voorgesteld. Middels een proef wordt de uitwerking van deze oplossing in Q1 2017 beoordeeld, waarna besluitvorming over de acceptatie van de voorgestelde oplossingsrichting kan plaatsvinden.

In het eerste kwartaal van 2017 vinden de eerste testwerkzaamheden plaats in het kader van het Testbedrijf.

Trammaterieel

Het ontwerpproces van het trammaterieel is afgerond. Parallel aan de ontwerpfase liep de productiefase voor de eerste vijf trams. De eerste tram is in Q3 volledig geassembleerd en de testfase in de fabriek (FAT) is gestart. In het vierde kwartaal zijn de laatste ontwerpdocumenten door CAF en POUHL ondertekend, waarmee het ontwerpproces formeel is afgerond. De eerste tram is na het doorlopen van de finale inspectie in de fabriek op 8 december 2016 in goede orde afgeleverd bij de Remise en wordt in januari 2017 aan het publiek gepresenteerd, daarna beginnen de testen. De samenwerking tussen POUHL en de Ontvangstorganisatie bij de provincie Utrecht is geïntensiveerd, zodat de voertuigen adequaat opgenomen kunnen worden in de afdeling Assetmanagement van de afdeling OV van de provincie Utrecht.



De eerste tram op weg van Zaragoza naar Utrecht

Hiernaast heeft POUHL, team Materieel, medewerking verleend aan het project Vervoerkundige Koppeling van de SUNIJ-lijn met de Uithoflijn (VK). Hiervoor is aanvullende informatie opgevraagd bij CAF voor de bestelling van trams. POUHL levert input voor het projectbesluit Vervoerkundige Koppeling, waartoe Provinciale Staten eind 2016 besloten heeft. De insteek van de provincie Utrecht voor het project VK is dat het bestaande projectteam Materieel ook de begeleiding van de optie voor 22 41m-trams voor haar rekening neemt. Deelproject Materieel heeft een kostencalculatie gemaakt en zal een deelprojectplan voor deze werkzaamheden maken. Dit zal in Q1 2017 door de provincie worden beoordeeld.

Wat betreft de randvoorwaardelijke projecten van de Provincie, ligt de ombouw van de SUNIJ-lijn (project FTLVM) op planning, waardoor het testen op de SUNIJ-lijn vanaf 1 januari 2017 mogelijk wordt. De realisatie van de tijdelijke voorzieningen voor CAF in de remise, die benodigd zijn voor de ontvangst van het trammaterieel, ligt op schema, waardoor de eerste tram in december 2016 ontvangen kon worden.

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

- Fase 1, afgerond. Betreft het ontwerp van het Tramvoertuig. Hierbij is van CAF onder meer een safetycase d.d. 21 september 2016 ontvangen inclusief een ISA-statement;
- Fase 2, afgerond. Betreft de Productie & Assemblage van het eerste Tramvoertuig afgesloten met alle benodigde FAT testen. Afsluiting van deze fase heeft plaatsgevonden met het ondertekenen in Zaragoza van het Protocol Transport, aflevering en statische testen d.d. 29 november 2016

Fase 3 (statische testen en dynamische testen op het remiseterrein in Nieuwegein) wordt afgerond in Q1 2017.

Vorbereiding op Exploitatie en Beheer

Test- en Proefbedrijf Uithoflijn

Ten behoeve van de uitvoering van het proefbedrijf is het Overall Proefplan Uithoflijn tot en met juni 2018 opgesteld. Bij de totstandkoming van dat plan is er uitgebreid gesproken met verschillende stakeholders (o.a. Qbuzz, provincie (exploitatie en beheer & onderhoud) en de Universiteit Utrecht). Het Overall Proefplan Uithoflijn beschrijft de periode van het Proefbedrijf en de activiteiten die dan plaatsvinden.

De eerste overleggen van de test management groep hebben plaatsgevonden in Q4. Hierin zijn de partijen die betrokken zijn bij de uitvoering van het Testbedrijf vertegenwoordigd. De eerste taak voor de test management groep is het accorderen van de testprotocollen en de voorbereiding van de Systeem Integratie Testen bij P+R De Uithof zonder tramvoertuigen. BAM heeft op 5 december 49 testprotocollen ingediend ter acceptatie.

Exploitatie

Samen met Qbuzz en OV-exploitatie is er gewerkt aan een uitvoeringsplan voor de Uithoflijn. In dit plan wordt een uitwerking gegeven van de opleiding trambestuurders, de (op)start van de Exploitatie met reizigers en de back-up scenario's tijdens de eerste maanden van Exploitatie. Het Plan van Aanpak van Qbuzz is inmiddels goedgekeurd in de Directieraad. Er moet nog een calamiteiten-/nazorgplan voor de Uithoflijn worden opgesteld waarin de omgang met de exploitatie scenario's wordt beschreven. Hierin komt naar voren wat er gebeurt bij een kleine verstoring en wat bij een grote verstoring van de Exploitatie.

Beheer

Aan het einde van Q3 is een start gemaakt met het actualiseren van de beheergrenstekeningen op basis van het definitief ontwerp van de gehele tramlijn van BAM-CUU. In november/december 2016 is gestart met het opstellen van de eerste concept-beheerovereenkomsten voor de Uithoflijn. Dit betreft ook de afspraken met de gerechtigden, personen en bedrijven die in de directe nabijheid van de nieuwe trambaan zijn gevestigd.

Het beheercontract van de infrastructuur Uithoflijn wordt door de provincie (afdeling OV) aanbesteed. In december 2016 zijn er twee nota's van inlichtingen voor de aanbesteding van dit contract verstuurd vanwege de omvang van de nieuw beschikbaar gekomen informatie. De inschrijvingsdeadline is in Q1 2017.

Begin december 2016 is het contract met Stadler voor het onderhoud van de nieuwe tramvoertuigen ondertekend door de provincie. Dit is een belangrijke mijlpaal voor een goede overdracht van de eerste CAF voertuigen in juli 2017.

In december 2016 is de testfase van de tramsimulator doorlopen op de locatie in Nieuwegein. De simulator is nu operationeel voor training van de nieuwe en bestaande trambestuurders. Op 18 januari 2017 wordt de simulator getoond tijdens een open dag voor het publiek. De verkeersleiding begint met de training in Q1 2017.

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.

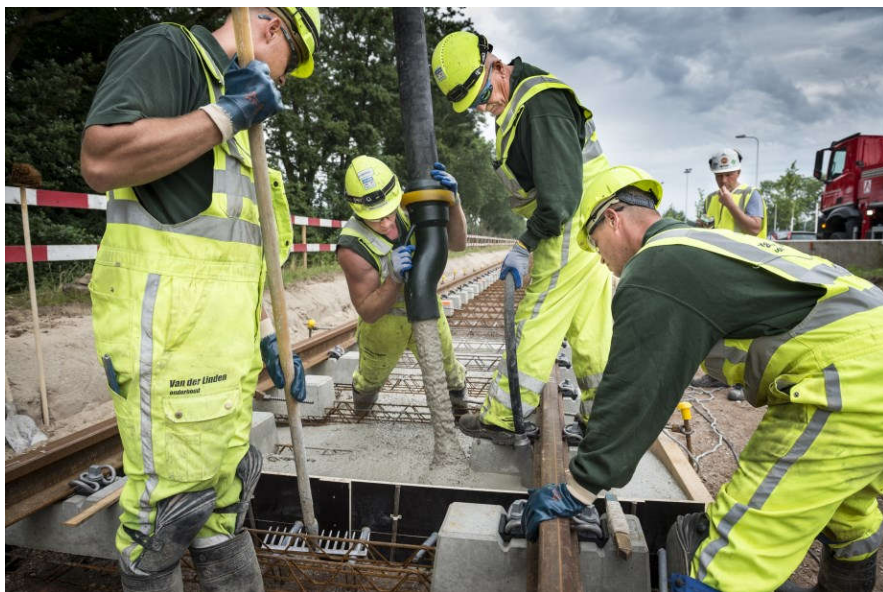
Het CAF garantiespoor is vrijwel gereed, het spoorwerk voor de opstelsporen en de werkplaats is gegund. Het tractiesysteem voor het opstelspoor en de werkplaats is de markt op. Begin 2017 zal de bouw van de kantoren en de werkplaats worden gegund.

Randvoorwaardelijke projecten in het stationsgebied

De realisatie van de randvoorwaardelijke projecten Stationsplein Oost, de 'geïntegreerde tafelconstructie' (waarop Het Platform zal worden gerealiseerd) en de sloop van de traverse vragen voortdurende afstemming. De fasering van deze projecten komt niet meer overeen met de planning van de Uithoflijn die is gehanteerd bij start van de realisatiefase in 2014. Een geactualiseerde fasering voor het Stationsgebied (APS-planning) verschijnt in april 2017. Deze zal worden gebruikt als uitgangspunt voor de set maatregelen die met aannemer BAM wordt uitgewerkt.

Het definitieve ontwerp voor de vaste trappen van de tramhalte naar de hal van Utrecht Centraal is eind 2016 vastgesteld. De offerte voor deze trappen wordt verwacht in begin 2017 en zal worden beoordeeld door zowel POUHL als de gemeente Utrecht (Stationsgebied).

Er wordt een onderzoek gedaan naar de loopstromen op de halte UCC. In het voorjaar van 2017 worden hiervan de resultaten verwacht.



Betonstort (foto: G. Serné)

Nevenprojecten gemeente Utrecht en overige stakeholders

Stand van zaken verkeersregelinstallaties

De gemeente zorgt er voor dat verkeersregelinstallaties en tram-waarschuwingslichten van de Traminfrastructuur van de Uithoflijn, zowel voor de definitieve als voor de tijdelijke situatie tijdig in gebruik kunnen worden genomen. Deze werkzaamheden verlopen conform planning.

Overige stakeholders

Een kritisch raakvlak was de ophoging van de twee gebouwen boven de Heidelberglaan in De Uithof. De feitelijke ophoging is gereed en uitgevoerd, zodat BAM-CUU onbelemmerd verder kan.

Conditioneringsprojecten

De kabels en leidingen van o.a. Stedin en Vitens zijn verlegd in de centrale as van De Uithof. Aan het diepriool onder de Heidelberglaan wordt nog volop gewerkt. Ook kabels en leidingen onder de kruising met de Universiteitsweg moeten nog onder handen worden genomen. De werkzaamheden aan de stadsverwarming op de Adama van Scheltemabaan zijn afgerond in november 2016. Volgens planning moeten er in het eerste kwartaal van 2017 nog werkzaamheden worden verricht aan kabels en leidingen op de kruising van de Koningsweg en de conditionering van kabels en leidingen in de hoek Stationsplein/Adama van Scheltemabaan.

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

Financiën Traminfrastructuur

Ten aanzien van de financiën voor traminfrastructuur blijft de dekking vrijwel gelijk aan die van vorig halfjaar: € 341,7 mln (vorig halfjaar: € 341,6 mln.). De prognose eindstand van de kosten van het project is geraamd op € 341,6 mln. (vorig halfjaar: € 341,5 mln.), het verwachte projectresultaat wordt derhalve geraamd op +/- € 0,1 mln. (vorig halfjaar: € 2,5 mln.).

Door de eerder genoemde ontwikkelingen in deze rapportage stijgt het risicoprofiel van het project en daarmee de omvang van het gewogen projectrisico. Hierdoor verandert de status van dit onderdeel van groen naar geel.

Het financieel gewogen risicoprofiel bedraagt € 28,7 mln. (vorig halfjaar: € 24,2 mln.) en is momenteel hoger dan het beschikbare project onvoorzien van € 22,1 mln. (vorig halfjaar: € 23,2 mln.).

Begin 2017 worden aanvullende beheersmaatregelen uitgewerkt op basis waarvan de Stuurgroep een eventuele bijstelling van het project onvoorzien kan overwegen.

Trammaterieel

Wat betreft trammaterieel hebben zich ten opzichte van het vorig halfjaar in zowel de dekking als de geraamde kosten beperkte wijzigingen voorgedaan en bedragen respectievelijk € 85,2 mln (vorig halfjaar: € 84,7 mln) en € 84,5 mln. (vorig halfjaar: € 84,7 mln). Hierdoor bedraagt het verwachte projectresultaat € 0,7 mln.

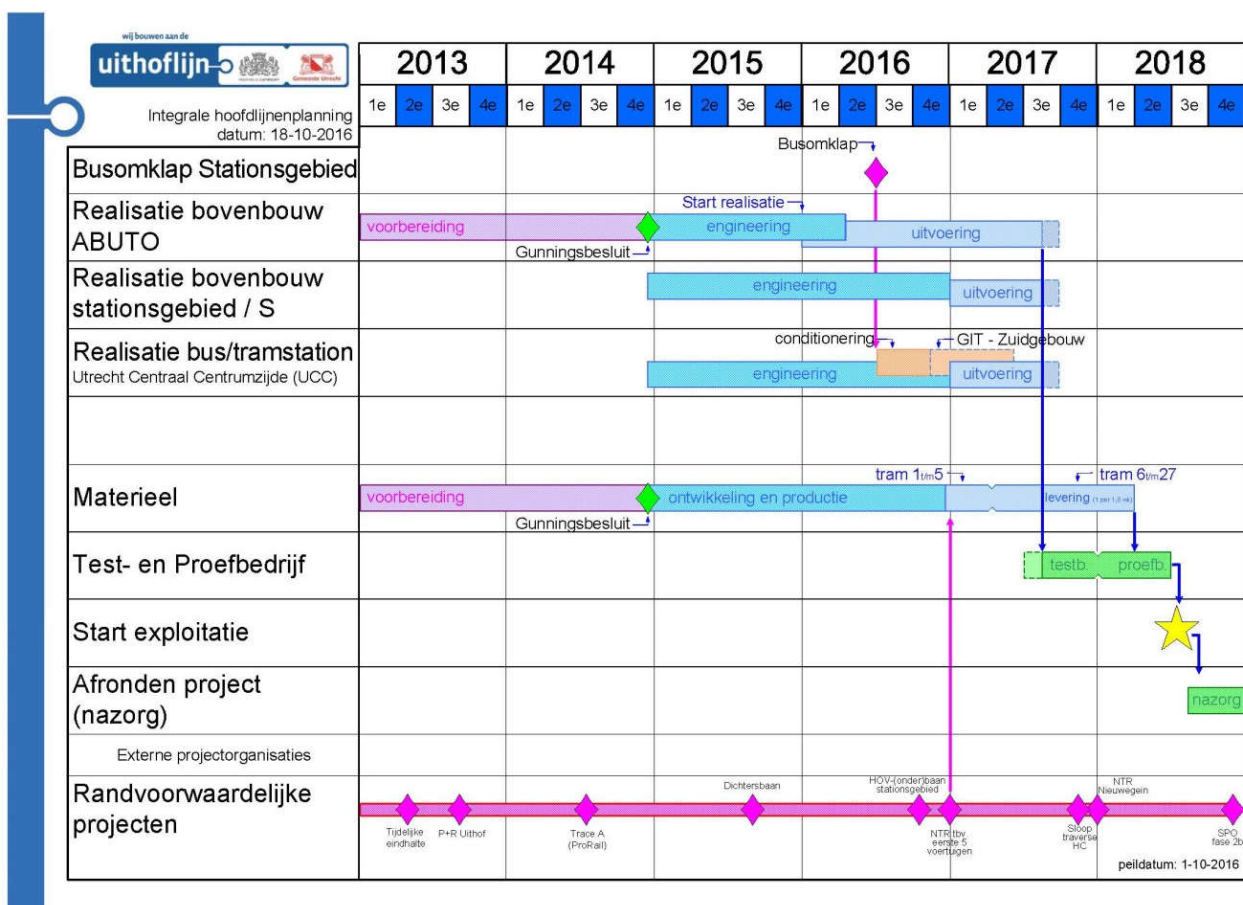
Het gewogen projectrisico is geraamd op € 6,4 mln. ten opzichte van € 7,5 mln. vorig halfjaar. Het project onvoorzien voor trammaterieel bedraagt € 6,9 mln.

Eind september is een contractwijziging met BAM vastgelegd in de vorm van een nader overeenkomst. Naar aanleiding van deze overeenkomst heeft BAM-CUU de planning bijgewerkt. In de bijgewerkte planning zijn de doorlooptijden per deeltrace aangepast en zijn wijzigingen in het project (VTW's) concreter opgenomen. De eindmijlpaal van het project is ongewijzigd gebleven.

De realisatie van de tramvoertuigen verloopt volgens planning. Het eerste voertuig is conform planning eind 2016 in Nieuwegein afgeleverd. Het uitvoeren van het testbedrijf voor het materieel op de SUNIJ-lijn wordt in 2017 opgestart.

Blijvende afstemming over de planning met opdrachtnemers en partners is van belang om de integrale planning van de Uithoflijn conform plan te realiseren. De status van het project blijft daarom op oranje staan.

Hieronder de vigerende planning op hoofdlijnen tot en met 2018.



7 Risico-ontwikkeling

status oranje 

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

- Een financiële toename van de projectrisico's van infrastructuur met € 4,5 mln. naar een totaal van € 28,7 mln. De toename bij infrastructuur is met name het gevolg van een hogere inschatting van de mogelijke effecten van de gelijktijdige aanleg van diverse grote bouwprojecten in het Stationsgebied en van technische vraagstukken die een risico voor de planning vormen.
- Een daling van de risico's materieel van € 1,1 mln. naar een totaal van 6,4 mln. De levering van de tramvoertuigen verloopt volgens plan, wat inhoudt dat het risicoprofiel van het materieelcontract een daling laat zien.

Om beter en slagvaardiger om te gaan met de complexe uitdagingen die de plannings- en technische vraagstukken vormen, geldt als belangrijke beheersmaatregel dat de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en BAM CUU op een andere manier gaan samenwerken. Deze maatregel wordt in het voorjaar van 2017 geëffectueerd en zal in eerste instantie een plan van aanpak opleveren waarmee we het risicoprofiel kunnen laten dalen.

Op grond van het bovenstaande blijft de status met betrekking tot de Risico-ontwikkeling oranje.