

Aanvullende antwoorden op vragen van de PvdA

Statenvoorstel	Partij	Vraag	Antwoord
Structuur en governance	PvdA	Wie zitten er in de stuurgroep (welk niveau, vanuit welke organisatie), hoe vindt besluitvorming plaats (consensus, stemming?), wie heeft het laatste woord als er verschil van mening is?	De stuurgroep Uithoflijn bestaat uit wethouder Van Hooijdonk en gedeputeerde Verbeek-Nijhof. Wethouder Eberhart is een aantal keren aangeschoven, maar niet als officieel lid van de stuurgroep, deze moet volgens de bestuursovereenkomst uit een gelijk aantal leden GS en B&W bestaan.
		Idem voor de regiegroep en de directieraad. Zitten er in de regiegroep andere mensen dan in de directieraad en hoe is de hiërarchische verhouding? Wat is het mandaat van de regiegroep, waar is dit vastgelegd en hoe lang blijft de regiegroep bestaan?	De Directieraad bestaat vanuit de provincie uit een directeur, de domeinmanager Mobiliteit en de ambtelijk opdrachtgever OV. Vanuit de gemeente uit de directeur Ruimtelijke Kwaliteit & Mobiliteit en de directeur Stationsgebied. Vanuit de projectorganisatie uit de projectdirecteur. De Regiegroep is op 12 december 2017 door de directieraad ingesteld en rapporteert op regelmatige basis de voortgang aan de directieraad. De domeinmanager Mobiliteit zit de regiegroep voor. Overige leden komen uit het management van de provincie en de projectorganisatie
		Zat PU vóór de overheveling van de BRU helemaal niet in dit project?	Klopt
		In bijlage D staan twee plaatjes met schematische weergaven van het project. Een hierarische weergave van medewerkers van de verschillende organisaties tot aan de directieraad en stuur- en regiegroep ontbreekt echter. Kunnen wij een plaatje van deze 'hark' ontvangen?	Binnen de provincie zijn uit het domein Mobiliteit de teams OV-A (beheer), OV-P (projecten) en OV-E (exploitatie) betrokken bij de Uithoflijn. Wij hebben geen organogram van de projectstructuur. Dit hoort echter wel bij een van de acties uit het verbeterplan.
Programma van eisen		<i>pag. 6: H. Mede hierdoor zien wij risico's ten aanzien van het halen van verschillende top-eisen: reistijdseis, klantwaardering, hoogwaardigheid, beschikbaarheid, veiligheid en LCC/levensduur. Het deels repareren van deze eisen, kan tot aanvullende kosten en vertragingen leiden. Wat zijn topeisen? Is er een totale lijst van topeisen? Zijn er (veel) meer topeisen te bedenken dan bovenstaande opsomming?</i>	Topeisen zijn vastgelegd in het Integraal programma van eisen (IPvE). Er zijn (veel) meer topeisen dan in de opsomming staan. Topeisen zijn abstract geformuleerde eisen voor alle OV projecten zoals de genoemde reistijdseis, klantwaardering, hoogwaardigheid, beschikbaarheid, veiligheid en LCC/levensduur. Deze topeisen worden per project specifiek gemaakt in een Project Programma van Eisen (PPvE). Bij dat specifiek maken worden er keuzen gemaakt door de projectorganisatie i.s.m. de beheerder en exploitant. Nu het project naar het einde van de realisatie loopt moet aangetoond worden door de projectorganisatie dat hetgeen gerealiseerd is aan de top eisen voldoet. Die verificatie en validatie slag is nu aan de gang. Soms blijkt dat de keuzen die in het PPvE gemaakt zijn met de huidige kennis niet altijd meer optimaal zijn. Dat is inherent aan grote projecten met een lange doorlooptijd.
		<i>pag 6: geen eisenbeheersysteem waardoor er steeds ruimte blijft voor nieuwe eisen en ook strijdige eisen mbt tramremise: wat is de relatie met de extra benodigde 10 miljoen?</i>	Dit is inderdaad onderdeel van de 10 miljoen euro die wij extra nodig hebben voor de Nieuwe Tram Remise. De kans dat verschillende delen door het ontbreken van een eisenbeheersysteem onvoldoende op elkaar aansluiten is het risico dat wij bij de marktpartijen hadden willen neerleggen. Daarom is begin 2016 het werk voor dit project in de vorm van één geïntegreerd contract aanbesteed. Hierop kwamen geen inschrijvingen. De markt zag te veel risico's in met name de complexiteit en coördinatie van de verschillende onderdelen van het project, die niet binnen het budgetplafond van 52 miljoen euro konden worden opgenomen (aanleg spoor, bouw werkplaats/kantoor en ontwerp/levering van de bijpassende installaties voor het onderhoud van de trams). Omdat de voortgang van het project belangrijk is voor het in gebruik nemen van de Uithoflijn, werd noodgedwongen gekozen voor het opknippen van de aanbesteding in negen deelcontracten. Een andere consequentie daarvan is dat de systeemintegratie (dit is het coördineren en afstemmen van de deelcontracten) door en voor rekening van de opdrachtgever provincie Utrecht kwam. Dit leidt tot de genoemde budgetoverschrijding.
Overig		fysieke afstand tussen partijen(p7): zit de hele POUHL wel in 1 gebouw?	Ja, op de Laan van Maerschalkerweerd.
		Waarom zijn maar 25 van de 100 aanbevelingen overgenomen?	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. Ook verwijzen wij naar het memo van de onderzoekers.
		Is het beeld dat uit deze audit komt van de verbeterpunten vergelijkbaar in ernst en omvang met andere grote OV-projecten zoals de Fyra of de Noord-Zuidlijn?	Wij hebben geen inzage in verbeterpunten van andere grote OV-projecten zoals de Fyra of de Noord-Zuidlijn en kunnen derhalve geen vergelijking maken.
