

Kwartaalrapportage Werkend Tram- Vervoersysteem Uithoflijn



Periode 1 juli 2020 – 30 september 2020
Opdrachtgever: Stuurgroep Uithoflijn
Opdrachtnemer: Directieraad Uithoflijn
Auteur: Programmabureau Directieraad

Colofon

Projectnaam	Uithoflijn
Projectfase	Nazorg-, Overdrachts-, Décharge- en Beëindigingsfase
Nummer	KR-WTVS-2020-3
Status	Definitief
Versie	1.0 t.b.v. DR
Datum	20 oktober 2020

Inhoudsopgave

Colofon	2
1. Managementsamenvatting	4
2. Inleiding	5
2.1 Doel	5
2.2 Opdracht	5
2.3 Leeswijzer vervolg	5
3. Voortgang werkend tramvervoersysteem	6
3.1 Samenwerken naar volledige exploitatie	6
3.2 Stand van zaken	6
4. Voortgang Traminfrastructuur	7
4.1 Restwerkzaamheden traminfra	7
4.2 Directieleveranties en nevenprojecten	8
5. Voortgang Trammaterieel	9
6. Beëindiging Bestuursovereenkomst - décharge projectorganisatie	10
6.1. Inleidend	10
6.2 Fasering en voorwaarden	10
6.3 Stand van zaken	11
7. Projectbeheersing	13
7.1 Tijd	13
7.2 Geld	13
7.3 Risico's	17
7.4 Safety en kwaliteit	18
7.5 Buitenlandse reizen	18
7.6 Activiteiten Adviesraad Tram	18
Bijlage 1: Integrale hoofdlijnenplanning (bestuurlijke planning)	19

1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de rapportage over het derde kwartaal van 2020.

Gedurende dit kwartaal is flinke vooruitgang geboekt op diverse vlakken waaronder het oplossen van (technische) issues in de traminfrastructuur, het materieel en op de integratievlakken. Inmiddels is het project in een fase aanbelaand waarin toegewerkt kan gaan worden naar de aantoning van de ritfrequentie van 16 keer per uur per richting, de invulling van de déchargevoorwaarden en de afspraken voor overdracht van restwerkzaamheden. Ondanks het feit dat thuiswerken de norm is, weten de betrokkenen vanuit de verschillende organisaties elkaar goed te vinden. Waar passend vinden fysieke overleggen plaats.

In deze kwartaalrapportage kunt u lezen in welke mate de onderdelen van de nazorg-, overdrachts-, décharge- en beëindigingsfase op koers liggen, hoe risico's en randvoorwaardelijke projecten zich ontwikkelen en hoe dit zich verhoudt tot de (bestuurlijke) integrale hoofdlijnenplanning.

Traminfrastructuur en trammaterieel

In het derde kwartaal is de lijst met restwerkzaamheden voor circa 97% gereed. Op enkele specifieke issues na, zal de issuelijst voor het einde van 2020 volledig en juist zijn afgewikkeld. De problematiek rond de assentellers (storingen) heeft nog steeds de aandacht, daar deze een belangrijk onderdeel vormen voor een veilig en betrouwbaar tramvervoersysteem.

De overdracht van assets en documentatie aan de beheerorganisatie verloopt naar tevredenheid van beide partijen. Ook het lopende proces van verificatie en validatie van het Project Programma van Eisen (PPvE) gaat goed en bespreekpunten worden in goed overleg met de beheerorganisatie behandeld. Eisen die nog niet kunnen worden aangetoond omdat deze behoren tot restwerkzaamheden, zullen worden opgenomen in de nog over te dragen dossiers. Voor deze overdracht is een adequaat proces ingericht.

Exploitatie Lijn 22

Vanwege COVID-19 is er nog steeds sprake van een zeer beperkt reizigersaanbod, tegelijkertijd is er behoefte om de reizigers maximale ruimte te geven. Om die reden is per 31 augustus jl. de frequentie van de Uithoflijn weer verhoogd naar het niveau van vóór de corona-crisis, dus 12 trams per uur per richting, met dubbele CAF33 trams. Er wordt door CAF nog wel gewerkt om het aantal storingen van het materieel verder te verminderen naar het gecontracteerde niveau. Daarin worden verder geen problemen verwacht.

Planning

In *bijlage 1* is de actuele integrale hoofdlijnenplanning (bestuurlijke planning) opgenomen, die in september is vastgesteld. Hierin is opgenomen dat het project blijft toewerken naar décharge in het vierde kwartaal van dit jaar. Een van de belangrijkste voorwaarden hiertoe is de aantoning van een ritfrequentie van 16 keer per uur per richting. Dit staat gepland eind oktober 2020 (tijdens of direct na de herfstvakantie). Ook de andere voorwaarden voor décharge staan nog steeds gepland om in oktober (met een uitloop in november) dit jaar afgerond te zijn. Er bestaan wel diverse onzekerheden die ertoe kunnen leiden dat niet alle voorwaarden (volledig) afgerond zullen zijn. Daarom vindt er eind oktober een herijkmoment plaats, waarin wordt besloten of décharge in december 2020 daadwerkelijk haalbaar is. Werkzaamheden die na décharge kunnen plaatsvinden worden in overleg tussen partijen (veelal TBO) overgedragen, inclusief de benodigde middelen.

De projectevaluatie door Berenschot is afgerond en de resultaten zullen in het vierde kwartaal gedeeld worden. De lessons learned ten behoeve van toekomstige projecten, zullen integraal onderdeel uitmaken van het Einddossier van het project. Dit Einddossier geeft een getrouw beeld van het projectverloop.

Projectorganisatie

Vanwege COVID-19 maatregelen werken de projectmedewerkers voornamelijk thuis. Waar noodzakelijk worden vergaderingen gehouden op locatie met inachtneming van de COVID-19 voorschriften. De personele bezetting van de projectorganisatie is nog voldoende op orde om de projectopdracht dit jaar af te ronden.

Middelen

Op basis van de prognose in deze kwartaalrapportage is het vigerende budget blijvend voldoende om het project en de projectopdracht volledig af te ronden eind 2020. Voor werkzaamheden die overgedragen worden aan ontvangende partijen worden afgestemde middelen overgeheveld vanuit het projectbudget.

2. Inleiding

2.1 Doel

De kwartaalrapportage werkend tramvervoersysteem Uithoflijn wordt vastgesteld door de Stuurgroep Uithoflijn en geeft de colleges van GS en B&W, Provinciale Staten en de gemeenteraad van Utrecht inzicht in de voortgang van het project Uithoflijn.

Deze integrale rapportage bundelt de informatie van alle deelprojecten, de ontwikkeling van de governance (organisatie en afspraken) en de voortgang van de randvoorwaardelijke projecten. Deze rapportage beschrijft de voortgang in de maanden juli, augustus en september 2020.

2.2 Opdracht

De rapportage gaat over meer dan alleen de projectscope van de projectorganisatie Uithoflijn, te weten een Werkend Tram Systeem Uithoflijn (WTS). Voor een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn zijn naast deze projectscope ook de onderdelen en activiteiten die belegd zijn bij provincie Utrecht (onder andere de directieleveranties en de ontwikkeling van de nieuwe tramremise) en gemeente Utrecht (onder andere de verkeersregelininstallaties) van belang. Deze onderdelen samen vormen een Werkend TramVervoerSysteem Uithoflijn (WTVS).

Deze rapportage over het WTVS wordt samengesteld door het integrale managementteam Uithoflijn onder verantwoordelijkheid van de Directieraad en vastgesteld door de Stuurgroep Uithoflijn.

2.3 Leeswijzer vervolg

In hoofdstuk 3 wordt de algehele voortgang van de realisatie van het werkend tramvervoersysteem Uithoflijn weergegeven, waarin alle scopedelen samenkomen (systeemintegratie).

De hoofdstukken 4 en 5 geven de voortgang weer van de werkzaamheden voor de traminfrastructuur en het trammaterieel.

Hoofdstuk 6 geeft inzicht in het proces en de stand van zaken met betrekking tot beëindiging bestuursovereenkomst en décharge projectorganisatie. Hier rapporteren we over de mate waarin wordt toegewerkt naar het geheel afronden van de projectopdracht en de daarmee samenhangende activiteiten.

In de hoofdstukken 3 tot en met 6 zijn stoplichten ingevoegd om, waar dat mogelijk is, de ontwikkeling ten opzichte van het vorige kwartaal visueel te maken. De gebruikte kleuren hebben de volgende betekenis:

-  Groen = verloopt naar wens
-  Geel = bestaande risico's, beheerst door maatregelen
-  Oranje = enkele risico's, onzeker of nog te beheersen
-  Rood = risico's doen of dreigen zich voor te doen, vrijwel geen beheersmaatregelen mogelijk

De stoplichten geven per onderdeel de mate aan waarin de doelstellingen in termen van financiën en planning naar verwachting kunnen worden gehaald.

De totale projectbeheersing op relevante aspecten (tijd, geld, risico's, kwaliteit en safety) komt aan bod in hoofdstuk 7.

3. Voortgang werkend tramvervoersysteem

3.1 Samenwerken naar volledige exploitatie

Om te komen tot ophoging van de ritfrequentie en het rijden van de beoogde dienstregeling is blijvende samenwerking nodig tussen de projectorganisatie Uithoflijn, de provincie en gemeente Utrecht, als ook de Uithofpartners. Er is sinds december 2019 sprake van een werkend Tram Vervoer Systeem Uithoflijn (Lijn 22), echter is de beoogde ritfrequentie van 16 keer per uur per richting nog niet aangetoond. Deze aantoning is nog een projectaangelegenheid waarbij samenwerking met provincie en gemeente cruciaal is. Ook het oplossen van diverse technische issues valt binnen de scope van de projectorganisatie. Gedurende het derde kwartaal is veel voortgang geweest blijft afronding projectopdracht eind 2020 haalbaar.

	Q3 2020	Q2 2020	Toelichting bij Q3 2020
Impact tijd	● (geel)	● (geel)	Gedurende de exploitatie dient nog toegewerkt te worden naar aantoning ritfrequentie 16 keer per uur per richting, waarbij maatregelen zijn voorzien wat betreft issues binnen de traminfra, het materieel en specifiek spoorbeveiliging (URTS).
Impact geld	● (groen)	● (groen)	Het budget WTVS blijft toereikend voor het traject naar volledige exploitatie.

Systeemintegratie

De aantoning van de systeemintegratie door de projectorganisatie Uithoflijn is pas mogelijk als alle (systeem-)onderdelen gereed zijn. In het derde kwartaal zijn uitvoerige testen met de URTS software 27 uitgevoerd. Middels deze testen is aangetoond dat de software hogere rijfrequenties naar behoren ondersteunt en tevens veilig functioneert. De bijbehorende veiligheidsbewijsvoering is ook gereed en inmiddels door ILT geaccepteerd. Aan de diverse technische restwerkzaamheden van de traminfrastructuur en van het materieel wordt voortvarend gewerkt. Hiertoe wordt nauw samengewerkt met het Trambedrijf Beheer en Onderhoud en Trambedrijf Projecten.

Provincie Utrecht

De provincie voert een aantal projecten uit die randvoorwaardelijk zijn voor het project Uithoflijn, zoals URTS. Daarnaast is de provincie verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van Lijn 22 (traminfrastructuur en materieel) en daarmee tevens voor de ontvangst van opgeleverde producten vanuit het project Uithoflijn. De voortgang van de overdracht verloopt naar tevredenheid van de betrokken partijen.

Projectorganisatie Uithoflijn

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, een werkend tramsysteem tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park te realiseren en door middel van de coördinatie van het Proefbedrijf een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn aan te tonen.

Naast deze aantoning heeft de projectorganisatie ook de verantwoordelijkheid voor het oplossen van diverse technische issues binnen de traminfrastructuur en het invullen van de zeven voorwaarden gesteld door het trambedrijf alvorens beëindiging van de bestuursovereenkomst kan plaatsvinden en gelijktijdig de décharge van de projectdirecteur en -organisatie.

Hiertoe vormen het vastgestelde projectplan 2020 en het vastgestelde plan van aanpak beëindiging bestuursovereenkomst de leidraad. Daarover wordt in deze kwartaalrapportage verantwoording afgelegd.

Gemeente Utrecht

De gemeente werkt blijven aan het verder optimaliseren van de verkeersregelininstallaties (VRI's) op verschillende kruispunten en aan het doorvoeren van aanpassingen ten behoeve van de veiligheid van fietsers en voetgangers. Ook is de gemeente nauw betrokken bij het vastleggen van afspraken in beheerovereenkomsten en opstalrechten.

3.2 Stand van zaken

In 2020 wordt stapsgewijs toegewerkt naar de aantoning van een ritfrequentie van 16 keer per uur per richting. Voorbereidingen zijn getroffen om deze aantoning in of net na de herfstvakantie plaats te laten vinden. Gelijktijdig wordt hard gewerkt aan het afstemmen en opstellen van de diverse overeenkomsten. Voor werkzaamheden die na décharge uitgevoerd moeten (of kunnen) worden zijn afspraken in de maak inclusief een voorstel voor de overheveling van middelen uit het projectbudget om dit adequaat te doen.

4. Voortgang Traminfrastructuur

4.1 Restwerkzaamheden traminfra

Door de projectorganisatie zijn in het derde kwartaal goede stappen gezet om de resterende werkzaamheden aan de traminfrastructuur af te ronden. Deze laatste werkzaamheden zijn arbeidsintensief. Met de beheerder (TBO) is afgesproken dat met betrekking tot décharge toegewerkt wordt naar een percentage gereed van minimaal 95%. Eind derde kwartaal is sprake van circa 97% van de werkzaamheden gereed. De verificatie en validatie van de gerealiseerde werkzaamheden wordt in samenspraak met de beheerder verzorgd en verloopt naar tevredenheid.

Enkele onderdelen die specifieke aandacht vragen zijn hieronder weergegeven. Deze onderdelen worden in nauw overleg met betrokken partijen (met name TBO) uitgewerkt en zullen deels na moment van décharge afgerond worden. Daarover zijn afspraken in de maak wat betreft de overdracht van werkzaamheden en middelen.

	Q3 2020	Q2 2020	Toelichting bij Q3 2020
Impact tijd	● (groen)	● (groen)	Het geschikt maken van de Infra voor 75-meter trams, is nog een tijdrovend proces. Met name het URTS-deel van het werk zorgt voor de vertraging. De civiele werkzaamheden verlopen voorspoedig.
Impact geld	● (groen)	● (groen)	Budget blijft toereikend voor de afronding van de restwerkzaamheden in de traminfrastructuur.

Combideklaag

Met betrekking tot de combideklaag lopen er nog steeds twee trajecten. Het eerste traject is het met regelmaat vervangen van (kleine) delen van de combideklaag op de plaatsen waar deze defect is geraakt. Het repareren van kleine defecte stukken combideklaag is inmiddels onderdeel van een standaard monitoring- en reparatieproces. Deze werkzaamheden blijven doorlopen totdat de gehele combideklaag is vervangen.

Het tweede traject is het vervangen van de gehele combideklaag in Utrecht Science Park. De aanbesteding hiervoor is afgerond en met de geselecteerde aannemer is het bouwteam gestart met haar werkzaamheden. De planning van het bouwteam is om nog in het vierde kwartaal van 2020 een proefvak met een nieuwe verharding te realiseren. Na het moment van décharge worden de overige werkzaamheden uitgevoerd en daartoe zijn afspraken gemaakt met TBO over de werkzaamheden en de daarbij benodigde middelen.

Leverantie Isolerende Rijdraad Verbinders (IRV's)

In het derde kwartaal zijn alle originele IRV's vervangen door de nieuwe 2.0 versie. Deze IRV's worden nu circa één maand gemonitord en de resultaten van de metingen zijn bemoedigend. Er hebben zich nog geen afwijkingen voorgedaan. De IRV-problematiek is hiermee afgerond.

Zwerfstromen

In het derde kwartaal is de aanbesteding van de werkzaamheden aan de ombouw van het Onderstation Sorbonnelaan gestart. Deze aanbesteding wordt in oktober afgerond. De uitkomst hiervan zal zijn dat een aannemer geselecteerd wordt, die deze werkzaamheden in 2021 gaat uitvoeren.

Ondertussen is het eindrapport EMC aangeboden aan de Uithofpartners en wordt er met hen gesproken over het afronden van de hoofdovereenkomst en beheersovereenkomst met betrekking tot de EMI problematiek. Deze gesprekken leiden nog niet tot een gedeeld beeld en behoeven veel (extra) aandacht.

75-meter trams

Om ook functioneel en comfortabel te kunnen halteren op alle haltes met 75-meter trams, dienen er diverse aanpassingen te worden doorgevoerd. Op de haltes UCC en P+R moeten hiertoe de perrons civieltechnisch worden aangepast. De civiele aanpassingen aan de halte UCC worden nog in oktober afgerond. De werkzaamheden op de halte P+R kunnen pas worden gestart als er vanuit URTS duidelijkheid komt voor welke oplossing op de halte P+R wordt gekozen.

Naast deze civieltechnische werkzaamheden moeten er op de haltes UCC en P+R ook een aantal objecten worden verplaatst. Dit betreft onder andere seinen en detectielussen. Deze aanpassingen worden ontworpen en gerealiseerd door het URTS-team van het Trambedrijf, in samenwerking met de leverancier Bombardier. Een eerste conceptplanning hiervan wijst op een afronding van deze werkzaamheden in het eerste kwartaal van 2021. Er is met elkaar overeengekomen dat deze werkzaamheden na het moment van décharge kunnen plaatsvinden en daarover zijn afspraken gemaakt wat betreft de overdracht van middelen.

4.2 Directieleveranties en nevenprojecten

URTS

De General Application versie 27 (GA V27 van Bombardier) is in het derde kwartaal opgeleverd inclusief de safety case. Er is tevens vanuit ILT en RUD toestemming voor gebruik gekregen. Daarnaast is ter voorbereiding op de safety case en de toestemming van ILT/RUD in diverse weekenden deze versie 27 getest. Hierbij is niet alleen naar de werking van GA V27 gekeken, maar ook naar de hele keten van systemen die in samenhang met elkaar moeten functioneren. Dit om de werking van de DRIS ook te kunnen testen. Uit die testen is gebleken dat het URTS-systeem conform specificaties functioneert. Er is echter wel vastgesteld dat in de hele keten van tram (on board) en walsystemen andere systemen dan het Bombardiersysteem gebreken vertonen. Integratie van die systemen zijn organisatorisch nog niet belegd. Om dit risico te mitigeren heeft het projectteam URTS de commissioning hiervan naar zich toe gehaald door haar kennis in te zetten. De hele keten werkt op dit moment nog niet, maar flinke stappen zijn hierin gemaakt. Als gevolg van dat de keten niet werkt, is de werking van DRIS nog niet aangetoond.

De opgetreden assenteller problematiek is in afstemming met de beheerder (TBO) opgepakt met leverancier Bombardier. Diverse gesprekken hebben hierover plaatsgevonden om de oorzaak vanuit Bombardier op tafel te krijgen. Naar het zich laat aanzien is er sprake van een productiefout van de assenteller versie J. Bombardier heeft daar inmiddels nieuwere versies (K en L, beide verbeterde versies van J, waarbij in L ook nog een component vervangen is ten opzichte van K). De leveringsomvang ter vervanging van J is vooralsnog te klein om alle assentellers te vervangen. In afstemming met de beheerder en Bombardier zal, mede in relatie met VRT een vervangingsprogramma opgesteld worden. Dit programma zal in de komende periode, in samenhang met VRT, uitgerold worden.

De beschikbaarheid is in de afgelopen periode, na diverse vervangingen van assentellers weer op een redelijk niveau gekomen. Richting Bombardier blijft de discussie over de kwaliteit van de assentellers een voortdurend onderwerp van gesprek.

URTS heeft het opstellen van het railverkeertechisch ontwerp (RVTO) namens POUHL opgepakt om de 75-meter tram op de Uithoflijn te faciliteren. Er zijn nog te veel open einden om tot een uitvraag richting Bombardier te komen en de effecten op de civiele infrastructuur in volle omvang te kunnen beschouwen. URTS heeft namens de POUHL ingenieursbureau Movares hiervoor opdracht verleend om dit nader uit te werken. Naar verwachting zullen de wijzigingen in Q1 van 2021 gereed zijn, dus dit betreft werkzaamheden die na décharge worden uitgevoerd.

Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS)

Het DRIS-systeem is op de perrontoewijzing na gereed en overgedragen aan de beheerder. Voor de perrontoewijzing is een tijdelijke oplossing werkzaam. Vooralsnog is het niet gelukt om de dynamische perrontoewijzing op de eindhaltes naar behoren te laten functioneren. Om in de complexe keten van informatiesystemen de oorzaak van dit probleem te vinden is een keten-manager aangesteld. Deze gaat middels een integrale aanpak met alle betrokken partijen op zoek naar de oplossing.

Nieuwe Tramremise (NTR)

De engineering van de gasloze spuitcabine heeft plaatsgevonden. Hierdoor is het mogelijk geworden nog dit jaar de Spuitcabine in de werkplaats te realiseren. Het parkeerterrein en de laatste onderdelen van de terreininrichting worden in het vierde kwartaal afgerond. Tenslotte kunnen de in depot geplaatste platanen (deze bomen zijn voorafgaand aan de bouw verplaatst) op het Remiseterrein worden teruggeplaatst.

5. Voortgang Trammaterieel

Productie en kwaliteit

De productie en de kwaliteit van de CAF41 trams zijn ondanks COVID-19 blijvend onder controle. Alle CAF33 trams die onderdeel uitmaken van de projectopdracht Uithoflijn zijn geaccepteerd en de kwaliteit van het materieel is op het gewenste niveau.

Levering

Alle CAF33 trams voor de Uithoflijn zijn geleverd en geaccepteerd (voldaan aan de projectopdracht).

Voorts zijn er in het derde kwartaal van 2020 12

CAF41 trams geleverd en geaccepteerd die in 2021 zowel op de Uithoflijn als op de vernieuwde SUNIJ-lijn (project VRT) worden ingezet, zodat er met 75-meter lange trams kan worden gereden. Door COVID-19 is een vertraging opgetreden voor de levering van CAF41 trams. De aangepaste planning is nu definitief en de 22^e en laatste tram wordt geleverd in maart 2021.

Technische issues

Lopende modificaties, zoals het plaatsen van een frontcamera, boegklep voor de koppelingen en software-updates zijn in het derde kwartaal afgerond. Om de instap van minder-validen te verbeteren is, in overleg met Rocov en EOv, besloten om bij CAF rolstoelplanken te bestellen die op de haltes gemonteerd zullen worden.

De kosten van de levering van de rolstoelplanken worden door project VRT gedragen, maar de montage van de rolstoelplanken op de haltes van de Uithoflijn is voor rekening van project POUHL.

Exploitatie CAF33 trams

De trams gedragen zich betrouwbaar en dat zorgt ervoor dat er een voldoende beschikbaarheid is voor de exploitatie en de aantonningsritten. Trambedrijf Beheer en Onderhoud (TBO), onderhoudspartij Alstom en leverancier CAF zorgen ervoor dat deze beschikbaarheid op het benodigde peil blijft. Het is wel noodzakelijk dat (nieuwe) bestuurders van Qbuzz goed opgeleid worden om adequaat met deurstoringen om te gaan.

Extra CAF41 trams

De provincie heeft op 30 juli 2020 5 extra CAF41 trams bij CAF besteld om de beschikbaarheid van het tramvervoersysteem tijdens de exploitatiefase te kunnen garanderen. Dit project zal onder beheer van de afdeling TBO worden gerealiseerd en valt net als de overige CAF41 trams buiten de scope van het project Uithoflijn.

	Q3 2020	Q2 2020	Toelichting bij Q3 2020
Impact tijd	● (groen)	● (geel)	Alle CAF33 trams zijn geaccepteerd. De aantonningsritten (16 keer per uur per richting, gekoppeld met SUNIJ) zal worden uitgevoerd met (deels) gekoppelde CAF33 trams.
Impact geld	● (groen)	● (groen)	Budget blijft toereikend voor het verhelpen van de restpunten in het trammaterieel.

6. Beëindiging Bestuursovereenkomst - décharge projectorganisatie

6.1. Inleidend

Nadat de Uithoflijn / Lijn 22 eind 2019 in exploitatie is gegaan heeft de projectorganisatie grotendeels aan haar projectopdracht voldaan. De resterende projectactiviteiten zijn opgenomen in het projectplan Uithoflijn 2020 (Nazorg) en in het daarmee samenhangende plan van aanpak beëindiging bestuursovereenkomst en décharge projectorganisatie. Het plan van aanpak is gericht op het komen tot de beëindigingsovereenkomsten en de onderliggende beheerovereenkomsten. Met deze overeenkomsten wordt helder gemaakt wie waarvoor verantwoordelijk is en hoe provincie Utrecht en gemeente Utrecht tot een eindafrekening komen tegen het einde van 2020. In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke voorwaarden het Trambedrijf stelt aan de projectorganisatie alvorens het proces tot décharge kan worden gestart alsook de mate waarin de projectorganisatie eind derde kwartaal 2020 voldoet aan deze voorwaarden. Het invullen van deze voorwaarden gebeurt door intensieve samenwerking tussen projectorganisatie, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht.

	Q3 2020	Q2 2020	Toelichting bij Q3 2020
Impact tijd	● (geel)	● (geel)	In het derde kwartaal is vooruitgang geboekt op de activiteiten op het kritieke pad in de Stuurplanning. Omdat er echter ook nog de nodige uitdagingen zijn (zoals het afsluiten van overeenkomsten met stakeholders en het aantonen van de gewenste ritfrequentie), vindt er eind oktober een herijkmoment plaats. Op basis van de voortgang wordt dan besloten of décharge in december 2020 daadwerkelijk gaat plaatsvinden.
Impact geld	● (groen)	● (groen)	Het budget is toereikend voor het afronden van openstaande punten die samenhangen met beëindiging bestuursovereenkomst en décharge projectorganisatie.

6.2 Fasering en voorwaarden

Het traject om te komen tot beëindiging bestuursovereenkomst en décharge projectorganisatie bestaat uit 3 opeenvolgende fasen, namelijk:

- Ambtelijke voorbereiding (augustus/september 2020);
- Voorbereiding besluitvorming (oktober/november 2020)
- Besluitvorming door colleges van gemeente en provincie over décharge (december 2020).

De resultaten van onzekerheidsanalyse op de planning, welke begin juli is uitgevoerd, laten zien dat de kans op décharge eind 2020 onder druk staat. Dit wordt beïnvloed door onzekerheden over de haalbaarheid van de aantonningsritten van 16 keer per uur per richting eind oktober én door onzekerheden over het tijdig gereed zijn van de randvoorwaardelijke overeenkomsten met stakeholders. Vanwege deze resterende onzekerheden binnen het project en daarmee in de planning, vindt eind oktober in een herijkmoment de definitieve besluitvorming plaats over de daadwerkelijke décharge eind 2020.

Alvorens tot besluitvorming door de colleges kan worden overgegaan, is in de Stuurgroep Uithoflijn afgesproken dat de onderstaande punten (voorwaarden) aantoonbaar moeten zijn afgerond of op een geaccepteerde wijze zijn overgedragen.

1. Een door de beheerder goedgekeurd verificatie en validatierapport waarin wordt aangetoond dat voldaan is aan de vigerende PPvE eisen (project specifiek programma van eisen).
 - a. Voor die eisen waaraan niet is voldaan, is een VTA (verzoek tot afwijking) vastgesteld.
 - b. Extra aandacht is nodig voor het aantonen van een ritfrequentie van 16 x per uur per richting,
2. Een overzicht van alle resterende technische issues, waarbij:
 - a. Minimaal 95% van de issues moeten zijn afgerond bij décharge.
 - b. Voor 5 issues zijn specifieke voorwaarden benoemd:
 - i. Geheel vervangen combideklaag Uithoflijngedied: prijs, aannemer en plandatum uitvoering moeten minimaal bekend zijn;
 - ii. Vervangen Isolerende Rijdraad Verbinders (IRV's) vervolg: moet 100% gereed zijn;
 - iii. Aanpassen Onderstation Sorbonnelaan i.v.m. zwerfstroomproblematiek: akkoord op testrapport (ook door Uithofpartners) waaruit blijkt dat de genomen maatregelen t.b.v. zwerfstroomproblematiek werken. Voorts dient ontwerp, benodigd budget, aannemer en geplande uitvoeringsdatum bekend te zijn.
 - iv. Aanpassingen t.b.v. 75 meter trams zijn gerealiseerd;

- v. Upgrade beveiligingssoftware Bombardier naar versie 27 is afgerond en geïmplementeerd in de baan.
- 3. Concept Einddossier Uithoflijn (verantwoordingsrapportage) is gereed, inclusief een financiële verantwoording over het project (de exacte documentatie wordt nog bepaald).
- 4. De Integrale Safetycase UHL is geactualiseerd en overgedragen aan de beheerder.
- 5. Alle actiepunten uit het door de Directieraad UHL vastgestelde omgevingsmanagementplan waarvoor de projectorganisatie verantwoordelijk is, zijn aantoonbaar afgerond of overgedragen.
- 6. De randvoorwaardelijke (door GS/B&W vast te stellen) beëindigingsovereenkomst en de beheer-, opstal- en erfpachtovereenkomsten met diverse stakeholders zijn in concept gereed.
 - a. T.a.v. zwerfstromen/ EMC/ trillingen is met de Beheerder en stakeholders een duidelijk proces afgesproken hoe te handelen indien in de toekomst de werking van de apparatuur dreigt te worden of wordt verstoord.
- 7. De overdracht van het projectarchief naar de PU is gereed, inclusief de overdracht van de assetinformatie en alle as-built tekeningen. Voor de zwerfstromen is een separaat overdrachtdossier opgesteld.

6.3 Stand van zaken

Ad 1) Verificatie en validatierapport

Het proces van verificatie en validatie is een lopend proces waarin regulier afstemming plaatsvindt met de beheerorganisatie van de provincie Utrecht. De projectorganisatie is eind derde kwartaal zeer ver gevorderd (circa 92%) met de verificaties van de PPvE eisen naar verwachting worden alle verificaties tijdig en adequaat afgerond.

Gedurende het vierde kwartaal zal de aantoning van de eisen tot afronding komen. Afwijkingen ten opzichte van het PPvE worden opgenomen in een Verzoek tot Afwijking (VTA) dat aan de beheerorganisatie ter goedkeuring wordt voorgelegd. Eisen die nog niet kunnen worden aangetoond omdat deze behoren tot restwerkzaamheden zullen worden opgenomen in de nog over te dragen (verplichten) dossiers.

Ad 2) Technische issues infra

De voortgang wat betreft het oplossen van issues aangaande de traminfrastructuur verloopt zeer voorspoedig en circa 95% is afgerond. De verwachting is dat er in het vierde kwartaal geen issues meer resteren, met uitzondering van een aantal hieronder genoemde specifieke issues:

- Het bouwteam voor het proefvak en de uiteindelijke vervanging van de combideklaag is gestart en verloopt volgens planning. De resterende werkzaamheden zullen na décharge overgaan naar het Trambedrijf Projecten; hiervoor zullen mensen, middelen en een risicoreservering beschikbaar worden gesteld vanuit de projectorganisatie.
- Het vervangen van de IRV's is in het derde kwartaal geheel tot afronding gekomen.
- De aanpassing van het Onderstation Sorbonnelaan is aanbesteed. Ook hiervoor geldt dat de resterende werkzaamheden na décharge overgaan naar het Trambedrijf Projecten.
- De aanpassingen voor de 75m trams vallen uiteen in 4 onderdelen. De onderdelen waarvoor de projectorganisatie verantwoordelijk is (de civieltechnische aanpassing, de VRI's en algemene aanpassing op haltes en materieel) zullen eind 2020 nagenoeg allen zijn uitgevoerd. De aanpassingen met betrekking tot het URTS systeem (aanpassing seinen en Vecom-lussen) zullen nog doorlopen in het eerste kwartaal van 2021. Deze over te dragen werkzaamheden zullen dan plaatsvinden onder aansturing van het Trambedrijf Projecten.
- De upgrade van de beveiligingssoftware naar versie 27 is in het derde kwartaal uitgebreid getest en heeft een positief advies gekregen van de inspectie ILT voor de aanpassing op de WLS vergunning. Dit is niet direct een aangelegenheid van de projectorganisatie Uithoflijn maar van het team Projecten van het Trambedrijf, maar er bestaat wel een afhankelijkheid in de systeemintegratie en de aantonningsritten voor 16 keer per uur per richting.

Ad 3) Einddossier

Het Einddossier vormt het slotstuk van het project, omdat daarmee inhoudelijk verantwoording wordt afgelegd over alle onderdelen. De conceptversie is gereviewd door de beheerorganisatie en andere stakeholders en momenteel wordt de tekstuele eindversie opgesteld. Daarna volgt nog een redactieslag en vormgevingssessie waarmee het Einddossier in het vierde kwartaal definitief wordt gemaakt.

Een belangrijk thema vormt de goedkeurende accountantsverklaring (projectverklaring) op het project. In het derde kwartaal is door de accountant aangegeven dat een positieve verklaring wordt afgegeven over de jaren 2018 en 2019. En het controlewerk over de eerste 3 kwartalen van het jaar 2020 zijn opgestart.

Het bureau Berenschot heeft in het tweede en derde kwartaal een onafhankelijke en breed ingestoken projectevaluatie uitgevoerd. De resultaten van deze evaluatie zijn eind augustus in concept beschikbaar gesteld en in september is het rapport definitief vastgesteld. De lessons learned voor toekomstige projecten worden integraal opgenomen in het Einddossier.

Ad 4) Integrale Safetycase

De Safetycase zal nog worden geactualiseerd met de bewijsdocumenten voor het ophogen van de ritfrequentie naar 16 keer per uur per richting, met het dossier over de 75-meter trams en het bijwerken van de status van een beperkt aantal informatiedossiers. Voorafgaande aan de décharge wordt de Integrale Safetycase voor een laatste keer geactualiseerd en overgedragen aan de Safetymanager van de beheerorganisatie. Er worden geen bijzonderheden verwacht in de actualisatie van deze Safetycase richting einde project.

Ad 5) Omgevingsmanagementplan

In het derde kwartaal zijn de eindmetingen voor Trillingen en EMC verwerkt in een eindrapportage waarmee de projectorganisatie heeft aangetoond dat aan de afspraken in het Hoofdovereenkomst met de Uithofpartners is voldaan.

De afspraken omtrent het meten van trillingen en elektromagnetische emissie in de beheerfase (exploitatiefase), vragen nog de nodige aandacht. Uiteindelijk zullen deze afspraken worden opgenomen in de beheerovereenkomst met Uithofpartners.

Ad 6) Voortgang beheerovereenkomsten en overeenkomsten met derden

Tussen provincie en gemeente zijn in 2018 afspraken gemaakt over de verdeling en uitvoering van dagelijks beheer voor de Uithoflijn buiten het Utrecht Science Park. De afspraken, die zijn vastgelegd in de beheergrenstekeningen en in de toelichting worden sinds start proefbedrijf in het veld voor dagelijks beheer gehanteerd. Over de bekostiging van groot onderhoud en vervangingsinvesteringen is ambtelijk overeenstemming bereikt. Daarnaast is duidelijkheid verkregen rondom het toekomstige eigenaarschap van assets die tot de lokale spoorweginfrastructuur behoren; de provincie is de beoogde eigenaar en de gemeente zal daartoe om-niet de benodigde zakelijke rechten vestigen.

De overkoepelende opstalovereenkomst, waarin de specifieke aktes zullen worden ondergebracht, is in concept opgesteld en zal in het vierde kwartaal worden overeengekomen tussen partijen. De opstalaktes worden na décharge afgemaakt en gaan onderdeel uitmaken van de over te dragen werkzaamheden.

Tussen provincie, gemeente, Universiteit en UMC zijn in 2018 vergelijkbare afspraken gemaakt over het dagelijks beheer in het Uithofgebied. Deze afspraken worden nog verder uitgewerkt en aangevuld met afspraken over trillingen en elektromagnetische compatibiliteit. Deze afspraken worden vastgelegd in de beheerovereenkomst voor het Utrecht Science Park.

Voor de overeenkomsten aangaande het beheer van gebouwen langs de baan, zijn goede vorderingen gemaakt maar er resteren ook nog aantal overeenkomsten die pas na décharge gereed zullen komen. Deze staan de décharge van de projectorganisatie echter niet in de weg.

Ad 7) Overdracht documentatie

In het derde kwartaal zijn de laatste overleggen geweest tussen de projectorganisatie en de beheerorganisatie over de documentatie. Er bestaan afspraken over de laatste onderdelen die nog worden aangeleverd zodra de laatste restpunten betreffende de infrastructuur en het materieel zijn afgewikkeld.

7. Projectbeheersing

7.1 Tijd

In het derde kwartaal is de Stuurplanning voorgelegd aan de Stuurgroep. In de Stuurplanning is besluitvorming over décharge van de projectorganisatie opgenomen voor het vierde kwartaal van 2020. Een belangrijke voorwaarde voor décharge is het afronden en aantonen van het Project Programma van Eisen.

Een van de nog openstaande eisen uit het PPvE is het aantonen van een frequentie van 16 trams per uur per richting. Voor het kunnen rijden met een frequentie van 16 trams per uur per richting is als voorwaarde gesteld dat er een update van het URTS systeem is ingebouwd (versie 27) met verbeterde functionaliteiten. Hiertoe zijn in het derde kwartaal diverse testen uitgevoerd en is de veiligheidsbewijsvoering afgerond. Begin vierde kwartaal wordt de update ingebouwd waarna de aantonningsritten kunnen worden afgerond.

Gedurende het vierde kwartaal is ook de afronding van de informatiedossiers over deze punten voorzien. De informatiedossiers zijn onderdeel van de integrale safetycase Uithoflijn en deze wordt in het vierde kwartaal overgedragen aan de beheerder.

Er is in het derde kwartaal ook hard gewerkt aan de inhoud van de diverse overeenkomsten die afgesloten moeten worden om tot décharge over te kunnen gaan. In de stuurplanning wordt besluitvorming hierop verwacht in het vierde kwartaal.

Ten slotte is er in het derde kwartaal gewerkt aan het railverkeertechnisch ontwerp (RVTO), waarin de benodigde aanpassingen voor het rijden met 75 meter materieel is opgenomen. Het is al bekend dat er bij de haltes UCC en P+R USP aanpassingen nodig zijn.

Voor onderdelen die niet voor het moment van voorgenomen décharge in december 2020 afgerond kunnen worden, wordt in samenspraak besloten of deze na décharge kunnen plaatsvinden. Op het moment dat dit het geval is dan worden afspraken gemaakt over de overdracht van werkzaamheden en de overheveling van middelen vanuit het project Uithoflijn.

In *bijlage 1* is de bestuurlijke planning weergegeven zoals deze eind derde kwartaal is vastgesteld.

7.2 Geld

Financiën Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)

Budget (opbouw)
(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q3-2020					Q2-2020	Δ Q3 - Q2	
	Budget	Extra budget Uithoflijn			Budget	Budget	Budget	
	Initieel	Scope	Meerkstn	Uitloop	sub	Totaal	Totaal	Mutatie
Infra	€ 341,5		€ 5,5	€ 18,7	€ 24,2	€ 365,7	€ 365,7	€ 0,0
Overige		€ 5,0	€ 14,9	€ 7,4	€ 27,3	€ 27,3	€ 27,3	€ 0,0
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 341,5	€ 5,0	€ 20,4	€ 26,1	€ 51,5	€ 393,0	€ 393,0	€ 0,0
Vorbereiding Exploitatie en Beheer		€ 20,0	€ 0,2	€ 12,2	€ 32,4	€ 32,4	€ 32,4	€ 0,0
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 341,5	€ 25,0	€ 20,6	€ 38,3	€ 83,9	€ 425,4	€ 425,4	€ 0,0
Materieel	€ 84,9					€ 84,9	€ 84,9	€ 0,0

De omvang van het budget voor het Werkend Trams Vervoer Systeem (WTVS) is einde derde kwartaal 2020 ongewijzigd ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q2-2020); het vigerende budget bedraagt nu € 425,4 mln. (was € 425,4 mln. in Q2-2020). Het vigerend budget voor Infrastructuur is inclusief het extra budget/ financiering ad. € 83,9 mln. dat in februari 2018 na besluitvorming door Staten en de Raad beschikbaar is gesteld. In de rapportageperiode is € 0,4 mln. onttrokken aan de centrale risicoreservering; de Directieraad heeft ingestemd met het vrijgeven van het laatste deel van de € 4,4 mln. 'Meerkosten uitloop PU OVA'.

De omvang van het vigerende budget voor Materieel is eveneens ongewijzigd en bedraagt € 84,9 mln. Qua opbouw is dit budget wel gewijzigd; er is een bedrag van € 5,5 mln. overgeheveld van project onvoorzien naar materieel, als bijdrage in de aanschaf van extra materieel. Een en ander is in lijn met de eerder gemaakte afspraak om de bijdrage ten laste van het budget materieel te brengen en bij de beëindiging van het project definitief te bepalen uit welke budget deze middelen worden gedekt. Hierover is advies ingewonnen van de Adviesraad Tram en heeft de stuurgroep overeenkomstig het advies besloten.

Prognose Eindstand (opbouw)

(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q3-2020	Q2-2020	Δ Q3 - Q2
	Prognose Totaal	Prognose Totaal	Prognose Mutatie
Infra	€ 357,8	€ 358,3	- € 0,5
Overige	€ 26,8	€ 26,8	€ 0,0
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 384,6	€ 385,1	- € 0,5
Voorbereiding Exploitatie en Beheer	€ 32,2	€ 32,2	€ 0,0
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 416,8	€ 417,3	- € 0,5
Materieel	€ 68,5	€ 80,2	- € 11,7

De prognose eindstand voor het Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS) is einde derde kwartaal 2020 (Q3-2020) licht gedaald ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q2-2020); deze bedraagt in totaal € 416,8 mln. (was € 417,3 mln. in Q2-2020). De daling bedraagt € 0,5 mln. en wordt veroorzaakt door een daling van € 0,6 mln. voor het herijken van de risicoreservering en een stijging per saldo van € 0,1 mln. voor de overige kosten.

De prognose eindstand voor Materieel is met € 11,7 mln. naar beneden bijgesteld. Deze forse bijstelling is grotendeels toe te schrijven aan de minderkosten Energiedragers ad € 11,0 mln.; daarnaast wordt veroorzaakt het op nul zetten van de risicoreservering een daling van € 0,4 mln. en is er per saldo een daling te zien van € 0,3 mln. voor de overige kosten.

Budgetresultaat (opbouw)

(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q3-2020		Q2-2020		Δ Q3 - Q2
	Budget Totaal	Prognose Totaal	Resultaat B-P	Resultaat B-P	Resultaat Mutatie
Infra	€ 365,7	€ 357,8	€ 7,9	€ 7,4	€ 0,5
Overige	€ 27,3	€ 26,8	€ 0,5	€ 0,5	€ 0,0
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 393,0	€ 384,6	€ 8,4	€ 7,9	€ 0,5
Voorbereiding Exploitatie en Beheer	€ 32,4	€ 32,2	€ 0,2	€ 0,2	€ 0,0
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 425,4	€ 416,8	€ 8,6	€ 8,1	€ 0,5
Materieel	€ 84,9	€ 68,5	€ 16,4	€ 4,7	€ 11,7

De verwachte budgetresultaten voor het Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS) en Materieel zijn einde derde kwartaal 2020 beiden positief, namelijk € 8,6 mln. voor WTVS (was € 8,1 mln. in Q2-2020) en € 16,4 mln. voor Materieel (was € 4,7 mln. in Q2-2020).

Toelichting: Te realiseren budgetresultaat Materieel

Voor het deelproject Materieel is € 84,9 mln. begroot. In 2015 is voor het deelproject Materieel in de provinciale begroting € 75,0 mln. krediet opgenomen. Er is destijds geanticipeerd op de gunstig uitgevallen aanbesteding van het trammaterieel, en het provinciale krediet is in het toenmalige Meerjareninvesteringsplanning (MIP) verlaagd met € 10,0 mln. Hierdoor komt het geprognosticeerde budgetresultaat voor Materieel € 10,0 mln. lager uit op € 6,4 mln.

Financiën Werkend Tram Systeem Traminfra (WTS; voorheen POUHL verantwoording)

De zelfstandige rapportage van de projectorganisatie Uithoflijn (POUHL) is met ingang van 2020 geïntegreerd in de WTVS-rapportage. Het is een verbijzondering van het Werkend Tram Systeem WTS onderdeel Infra. In deze sub-paragraaf wordt ingegaan op de financiële ontwikkeling van POUHL, met name de prognose eindstand per einde Q3 2020, het effect op het projectbudget en de status van de controleverklaringen over de jaren 2018 t/m 2019 (en 2020). Verder zijn de detailoverzichten toegevoegd.

Toelichting financiën

De cijfers van de deelprojecten (Tram)Infra en Materieel zijn geactualiseerd.

Infra (opbouw)

(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q3-2020	Q2-2020	Δ Q3 - Q2
Infra <i>conform financiële baseline 5.0</i>	Project totaal	Project totaal	Project mutatie
Budget (B)	€ 365,7	€ 365,7	€ 0,0
Prognose Eindstand (P)	€ 357,8	€ 358,3	-€ 0,5
Budgetresultaat (B-P)	€ 7,9	€ 7,4	€ 0,5
Gewogen integraal projectrisico	€ 4,9	€ 5,4	-€ 0,6

Op hoofdlijnen is er de volgende ontwikkeling te zien voor het deel (Tram) Infra:

- Het budget is ongewijzigd € 365,7 mln.
- De prognose eindstand is afgenomen met € 0,5 mln. en is € 357,8 mln. (was € 358,3 mln. in Q2-2020). Deze afname bestaat enerzijds uit: hogere kosten voor inhuur (€ 0,4 mln.), hogere kosten voor advies (€ 0,4 mln.) en lagere kosten voor kabels en leidingen (- € 0,5 mln.) en lagere overige posten (- € 0,2 mln.). Anderzijds uit een daling van € 0,6 mln. als gevolg van het herwaarderen van de risicoreservering.
- Het gewogen integraal projectrisico is herijkt en bedraagt € 4,9 mln. (was € 5,4 mln. in Q2-2020). Elk kwartaal wordt de stand van het project onvoorzien geactualiseerd op basis van de genomen besluiten waarvan de kosten ten laste van het project onvoorzien worden gebracht. Daarnaast worden het risicodossier en het onvoorzien zo nodig herijkt. De ontwikkeling van de risicoreservering ligt in lijn met de ontwikkelingen en de afrondende fase van het project.

Materieel (opbouw)

(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q3-2020	Q2-2020	Δ Q3 - Q2
Materieel <i>conform financiële baseline 5.0</i>	Project totaal	Project totaal	Project mutatie
Budget Materieel (B)	€ 84,9	€ 84,9	€ -
Prognose Eindstand (P)	€ 68,5	€ 80,2	€ -11,7
Budgetresultaat (B-P)	€ 16,4	€ 4,7	€ 11,7
Gewogen integraal projectrisico	€ -	€ 0,4	€ -0,4

Op hoofdlijnen is er de volgende ontwikkeling te zien voor het deel Materieel:

- Het budget is ongewijzigd € 84,9 mln.
- De prognose eindstand is afgenomen met € 11,7 mln. als gevolg van het besluit van de stuurgroep om het geraamde bedrag voor de energiedragers ad € 11,0 mln. te laten vrijvallen. Daarnaast is er een afname van de overige plan- en vatkosten en het project onvoorzien van in totaal € 0,3 mln. en is de risicoreservering afgewaardeerd naar nul, hetgeen een verlaging met € 0,4 mln. met zich meebrengt.
- Het budgetresultaat stijgt naar € 16,4 mln. (was € 4,7 mln. in Q2-2020); zie toelichting te realiseren budgetresultaat.
- Het gewogen integraal projectrisico is afgewaardeerd naar € 0,0 mln.

Financiële detailoverzichten van het project

Rapportage Q3-2020; Totaal project Uithoflijn; deel project Traminfrastructuur

Omschrijving	Actueel budget	Verplichting	Realisatie 2020	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Historische Kosten	€ 24,3	€ 24,3	€ -	€ 24,3	€ -	€ 24,3
Totaal personele kosten (P)	€ 31,0	€ 34,1	€ 1,4	€ 33,1	€ 0,5	€ 34,6
Totaal Plan- en VAT kosten (EAT)	€ 21,5	€ 19,8	€ 0,8	€ 19,0	€ 0,4	€ 20,2
Totaal kosten PEAT	€ 52,5	€ 53,9	€ 2,2	€ 52,2	€ 0,9	€ 54,8
Totaal Bouw kosten	€ 278,1	€ 267,9	€ 1,7	€ 263,5	€ 6,0	€ 273,9
Onvoorzien	€ 10,9					
Totaal geraamde kosten UHL	€ 365,7	€ 346,0	€ 3,9	€ 339,9	€ 6,9	€ 352,9

Verwachtingswaarde Risicodossier Q3-2020	€ 4,9
-------------------------------------------------	--------------

RESULTAAT	Totaal kosten + risicodossier	€ 357,8
------------------	--------------------------------------	----------------

DEKKING

Omschrijving	Actueel budget	Verplichting	Realisatie 2020	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Dekking	€ 366,7	€ 263,7	€ -	€ 263,7	€ 103,1	€ 366,7

Dekkingsresultaat = Actueel Budget - Resultaat	€ 9,0
-------------------------------------------------------	--------------

Rapportage Q3-2020; Totaal project Uithoflijn; deel project Materieel

Omschrijving	Actueel budget	Verplichting	Realisatie 2020	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Totaal personele kosten (P)	€ 2,5	€ 2,4	€ 0,0	€ 2,3	€ -	€ 2,4
Totaal Plan- en VAT kosten (EAT)	€ 3,3	€ 2,6	€ 0,1	€ 2,6	€ 0,3	€ 2,9
Totaal kosten PEAT	€ 5,8	€ 5,0	€ 0,2	€ 4,9	€ 0,3	€ 5,3
Aanschaf Materieel	€ 74,1	€ 57,6	€ 0,2	€ 57,2	€ 5,6	€ 63,2
Onvoorzien	€ 5,0					
Totaal kosten Materieel	€ 84,9	€ 62,6	€ 0,4	€ 62,1	€ 5,9	€ 68,5

Verwachtingswaarde Risicodossier Q3-2020	€ -
-------------------------------------------------	------------

RESULTAAT	Totaal kosten + verwachtingswaarde risicodossier	€ 68,5
------------------	---------------------------------------------------------	---------------

DEKKING

Omschrijving	Actueel budget	Verplichting	Realisatie 2020	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Dekking	€ 84,9				€ 84,9	€ 84,9

Dekkingsresultaat = Actueel Budget - Resultaat	€ 16,4
-------------------------------------------------------	---------------

Toelichting controlewerkzaamheden voor de jaren 2018, 2019 en 2020

De accountant is in de afgelopen periode bezig geweest met de controles voor de jaren 2018 en 2019. Deze controlewerkzaamheden worden in oktober afgerond en voorzien van een projectverklaring. De controlewerkzaamheden voor het jaar 2020 zijn al aangevangen i.v.m. beoogde decharge dit jaar.

7.3 Risico's

De actualisatie van het risicodossier voor het derde kwartaal van 2020 leidt tot:

- Een waardering voor het deel Materieel (contract CAF) van 0 euro;
- Een daling van het infradeel met 568.750 euro.

De financiële ontwikkeling ziet er daarmee als volgt uit:

Uithoflijn	Stand juni 2020		Stand september 2020		Verschil
	Omvang Gewogen	Aantal	Omvang Gewogen	Aantal	
Contract Materieel	€ 425.000,-	2 risico's	€ -,-	0 risico's	-/- 425.000,-
Contract Infrastructuur	€ 5.418.750,-	9 risico's	€ 4.850.000,-	4 risico's	-/- € 568.750,-

Toelichting:

Materieel

Gesloten risico's:

- 149 Geluid materieel overschrijdt de maximale norm; **Gesloten**, doordat de genomen maatregelen effectief blijken.
- 119 Modificaties en reparaties voertuigen zijn omvangrijker dan verwacht; **Gesloten**; als beheersmaatregel is een reservering in de prognose opgenomen.

Infrastructuur

Het Infrastructuur contract kent een afname in de gewogen waardering. Een toelichting bij de ontwikkeling per risico is als volgt:

Gesloten risico's:

- 250X "Kwaliteitsissues Infra limiteren exploitatie of frequentieverhoging"; **gesloten** doordat als beheersmaatregel een reservering in de prognose is opgenomen voor tijdelijk herstel van de combideklaag (risico 021).
- 253b "Kwaliteit van gerealiseerde bovenbouw is lager dan verwacht of voldoet niet"; **gesloten**, omdat het volledig plaatsen van nieuwe IRV's succesvol heeft plaatsgevonden.
- 131b "Bewoners of gebruikers van apparatuur in De Uithof dienen klachten in vanwege geluids- of trillingsoverlast van trams tijdens exploitatie"; **gesloten**, omdat genomen maatregelen effectief blijken.
- 018 "Geïmplementeerde EMI maatregelen (electromagnetische interferentie) blijken onvoldoende te werken; gevoelige apparatuur in nabij gelegen gebouwen ondervinden storingen (tracédeel U)"; **gesloten**, omdat de uit te voeren aanpassingen in test succesvol zijn gebleken en deze aanpassingen inmiddels gebudgetteerd zijn en daarmee geen (financieel) restrisico vormen.
- 137a "Integratie TIUHL met systemen PU-OV functioneert nog niet volledig"; **gesloten**, omdat de oorzaak vanuit POUHL voor décharge als exogeen beschouwd wordt. De waardering van eventuele ondersteuning of advisering is financieel verwoord onder de waardering van risico 120.

Actuele risico's:

- 021 "Het Issue combideklaag kent een andere levensduur dan in de uitvraag was beoogd"; **gelijk gewaardeerd** met als aandachtspunt een onzekere kostencomponent indien de resultaten uit het proefvak (beoogd voor het vierde kwartaal van 2020) een eventuele aanvullende aanpak vereisen bij het vervangen van de gehele combideklaag. Hierover vindt nog een nadere analyse plaats. Het betreft een restrisico dat meegaat in décharge.
- 120 "Leveranties Regiotram Utrecht of gemeente Utrecht compliceren décharge projectorganisatie"; **hoger gewaardeerd** voor eventuele aanvullende ondersteuning- of adviseringskosten (samenvoeging van risico 137b). De oorzaak (problematiek assentellers) wordt, gezien vanuit POUHL, voor décharge als exogeen beschouwd. Het betreft een restrisico met als beheersmaatregel een voorziening indien de aantoning van 16 keer per uur per richting slaagt. Dit risico kent nu nog een planningscomponent (zie paragraaf 6.3).
- 128 "Discrepancie tussen op te leveren werk en acceptatie door beheerders en eigenaren"; **gelijk gewaardeerd** vanwege mogelijke (financiële) discussies tussen Provincie, Gemeente en derden die na décharge nog kunnen spelen. Het risico kent nu nog een planningscomponent (zie paragraaf 6.3).
- 110 Afspraken met omgevingspartijen over beheer, beheergrenzen en onderhoud van objecten zijn niet tijdig overeengekomen; **hoger gewaardeerd** vanwege het aantal nog overeen te komen opstal-overeenkomsten met bijbehorende kosten en nog eventuele discussies met gebouw-eigenaren over beheerkosten van objecten langs de trambaan (onder andere de huidige discussie met partner UMC, zie paragraaf 6.3).

7.4 Safety en kwaliteit

Aan de integrale safety case Uithoflijn zoals geleverd voor start exploitatie zijn in deze periode geen aanpassingen geweest. Ook in dit kwartaal is hard gewerkt aan de verificatie van het PPvE, de handboek eisen, de OVS eisen en de eisen vanuit opdrachtgevers om met name het definitieve verificatie rapport PPvE te genereren. Over de afwijkingen op eisen is afstemming met de beheerder TBO.

De informatiedossiers voor de hardware assenteller ELS96 revisie K en L voor de Bombardier beveiligingsinstallatie op UHL zijn opgesteld, hiervoor is geen Wet Lokaalspoor vergunning van toepassing. Daarnaast is het informatiedossier voor de Generieke Applicatie (GA) software versie 27 van Bombardier voor UHL opgesteld, deze is wel vergunning plichtig. Deze vergunning is verleend door de RUD.

In deze periode is een toelichting sessie voor de inspectie ILT gedaan op het informatiedossier GA software v27. Verder is er geen afstemming nodig geweest met de inspectie ILT, vergunningsverstrekker RUD of toetsende instantie ISA voor de UHL vergunningen.

Voor de volgende onderwerpen is een informatiedossier om de inspectie ILT te informeren in opstelling:

- informatiedossier infrastructuur aanpassing 75 meter tram. Dit betreft de bewijsvoering dat de aanpassingen aan halte UCC en halte P+R De Uithof veilig gebruikt kunnen worden voor de gekoppelde 5-module met 7-module CAF trams met een lengte van 75 meter.
- informatiedossier Uithoflijn ten behoeve van décharge POUHL. Dit betreft de update van de integrale safety case Uithoflijn en de update van het informatiedossier Uithoflijn voor het moment van décharge van de projectorganisatie POUHL. Dit zodat de beheerder TBO een up-to-date dossier heeft.

7.5 Buitenlandse reizen

In het derde kwartaal van 2020 zijn geen buitenlandse dienstreizen gemaakt.

7.6 Activiteiten Adviesraad Tram

In het derde kwartaal van 2020 heeft de Adviesraad twee keer plenair vergaderd. De focus ligt bij het déchargeproces. In het derde kwartaal heeft de Adviesraad in detail geadviseerd over de mogelijke maatregelen om de rijtijd te verkorten.

