

Kwartaalrapportage Werkend Tram- vervoersysteem Uithoflijn



Periode 1 juli 2018 – 30 september 2018
Opdrachtgever: Stuurgroep Uithoflijn
Opdrachtnemer: Directieraad Uithoflijn
Auteur: Programmabureau Directieraad

Colofon

Projectnaam	Uithoflijn
Projectfase	Realisatie- en Testfase
Nummer	KR-WTVS-2018-3
Status	Definitief
Versie	1.1
Datum	29 november 2018

Vaststelling kwartaalrapportage Werkend Tramvervoersysteem Uithoflijn

Naam en functie	Handtekening	Datum
R. Brugts <i>Directeur provincie Utrecht Voorzitter Directieraad Uithoflijn</i>	(digitaal geaccordeerd)	29-11-2018
Naam en functie	Handtekening	Datum
R. Groen <i>Directeur Ruimtelijke Kwaliteit & Mobiliteit gemeente Utrecht Lid Directieraad Uithoflijn</i>	(digitaal geaccordeerd)	29-11-2018

Inhoudsopgave

1. Managementsamenvatting	4
2. Inleiding.....	6
2.1 Doel	6
2.2 Opdracht.....	6
2.3 Leeswijzer vervolg	7
3. Voortgang werkend tramvervoersysteem	8
3.1 Samenwerken naar start exploitatie	8
3.2 Stand van zaken.....	9
4. Voortgang commissioning	10
4.1 Inleidend	10
4.2 Voorbereiding exploitatie, beheer en onderhoud	10
5. Voortgang traminfrastructuur.....	12
5.1 Realiseren en testen	12
5.2 Directieleveranties	13
6. Voortgang trammaterieel.....	14
7. Projectbeheersing	15
7.1 Tijd.....	15
7.2 Geld	16
7.3 Risico's	17
7.4 Safety	18
7.5 Activiteiten Adviesraad Tram.....	19
Bijlage 1: Hoofdlijnenplanning	20
Bijlage 2: Voortgang verbetermaatregelen	21

1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de rapportage over het derde kwartaal van 2018. In deze kwartaalrapportage kunt u lezen welke onderdelen van de realisatie op koers liggen, hoe risico's en randvoorwaardelijke projecten zich ontwikkelen en hoe dit zich vertaalt in de stuurplanning en de integrale hoofdlijnenplanning.

De planning is nog steeds (met een slagingskans van 85%) dat de Uithoflijn december 2019 in exploitatie wordt genomen. Als echter wordt ingezoomd op de resultaten van de laatste risicoanalyse, dan blijkt dat er een kleine verschuiving heeft plaatsgevonden. Uit deze risicoanalyse blijkt dat de haalbaarheid van start volledige exploitatie in december 2019 nog steeds mogelijk is, maar dat de 85% slagingskans (P85-waarde) twee weken naar achter schuift.. Dit komt vooral door twee risico's. Het betreft het risico op uitlopen van de werkzaamheden van de aannemer traminfrastructuur op het deel tussen Vaartsche Rijn en P+R De Uithof (waarbij de aanpassing van de groefbreedte nieuw in de berekening is) en het risico op niet tijdig beschikbaar zijn van de aantoonbare werking van de veiligheidssystemen (Bombardier), de zogenoemde safetycase beveiligingssysteem. Aangezien er ook risico's zijn weggevallen (met name door het behalen van mijlpalen in het Stationsgebied) en we de exploitatie hebben laten vallen, is de impact van de twee top risico's beperkt tot de kleine verschuiving in de probabilistische planning. Daarmee is december 2019 nog steeds een realistische mijlpaal voor start exploitatie.

In bijlage 1 is de hoofdlijnenplanning opgenomen, waarin het besluit om de exploitatie te laten vervallen is verwerkt. .

Begin december 2018 hebben we meer zekerheid over de voortgang van de kritieke onderdelen en bepalen we in meer detail in hoeverre we klaar zijn voor de fase overgang naar het Proefbedrijf voorjaar 2019. We verwachten dan te kunnen melden dat we weer volledig op koers te liggen voor de start exploitatie begin december 2019.

De integrale benadering op weg naar een werkend tramvervoerssysteem heeft afgelopen periode tot goede afstemming geleid tussen project, randvoorwaardelijke projecten en Voorbereiding Exploitatie en Beheer en wordt daarom ook voortgezet naar en in de volgende projectfase.

Het Verbeterplan Systeemintegratie en Organisatiegereedheid Uithoflijn is uitgewerkt in diverse plannen van aanpak en de voortgang van deze plannen verloopt over het algemeen naar tevredenheid. In deze periode is 69% afgerond en de planning is om tijdig alle relevanties acties voor exploitatie afgerond te hebben. In bijlage 2 van deze rapportage is de voortgang in beeld gebracht door middel van een dashboard.

Middelen

Begin 2018 is door de opdrachtgevers besloten om extra middelen vrij te maken om de Uithoflijn volgens de stuurplanning te kunnen voltooiën. Hierdoor is voldoende budget beschikbaar gesteld om meerkosten en de opgelopen vertragskosten te financieren en de post onvoorzien weer op peil te brengen. Op basis van de prognose eind Q3 zijn deze extra middelen afdoende om de start exploitatie volgens stuurplanning mogelijk te maken. We sturen hier ook op, door de focus van de bedrijfsvoering op planning en scope scherp te houden.

Planning

Sinds begin 2018 wordt in het project met twee soorten planningen gewerkt. De laatste versie van deze stuurplanning voorziet niet meer in een de exploitatie en verschuift de start van het Proefbedrijf naar het eerste kwartaal van 2019. De start van de exploitatie blijft daarin ongewijzigd in de zomer van 2019 plaatsvinden.

Deze stuurplanning loopt ongeveer 5 maanden voor op de zogeheten 'bestuurlijke planning' (ook wel integrale hoofdlijnen-planning genoemd) die extern gecommuniceerd wordt en een haalbaarheid kent van circa 85%. De Uithoflijn zal volgens deze bestuurlijke planning naar verwachting in december 2019 in exploitatie gaan.

De stuurplanning is en blijft ambitieus. Deze wordt gebruikt om onder druk de mijlpalen uit die planning te behalen. Of dat lukt hangt er onder andere vanaf of de zogeheten directieleveringen op tijd gereed zijn, niet alleen de realisatie daarvan, maar ook de vereiste veiligheidsbewijsvoering. Dit zijn bijvoorbeeld de

trambeveiligingssystemen (onder andere overwegbeveiliging met automatische halve overwegbomen op de Koningsweg). Daarnaast zijn er nog diverse technische issues die de aannemer traminfrastructuur op het tracédeel SABUTO nog moet oplossen, waaronder de spoorconstructie op het kunstwerk ter hoogte van de Pelikaanstraat.

De realisatie van de Uithoflijn in het Stationsgebied ontwikkelt zich in goed. Ter ondersteuning van het Testbedrijf is het in het derde kwartaal gelukt om de doorrolbaarheid (zonder stroom) in het Stationsgebied te bewerkstelligen. In het vierde kwartaal is inmiddels ook de doorrijbaarheid (met stroom) gerealiseerd, een belangrijke mijlpaal ter voorbereiding op start Proefbedrijf.

Op 9 december 2018 wordt het nieuwe busstation Utrecht Centraal Centrumzijde in gebruik genomen, gelijk met de start van de nieuwe dienstregeling voor eerste halfjaar 2019.

2. Inleiding

2.1 Doel

De kwartaalrapportages Werkend Tramvevoersysteem Uithoflijn geven de Stuurgroep Uithoflijn, de Utrechtse gemeenteraad en Provinciale Staten inzicht in de voortgang van de realisatie van een Werkend Tramvevoersysteem 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.

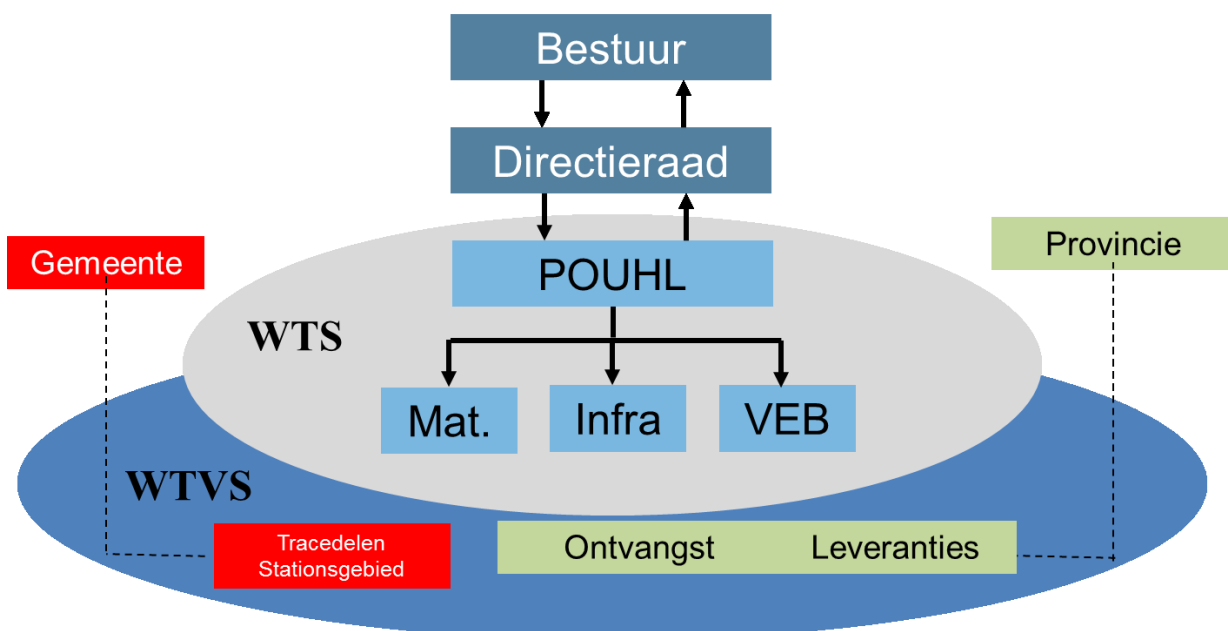
Deze rapportage beschrijft de voortgang in de maanden juli, augustus en september 2018. De rapportage valt onder verantwoordelijkheid van de Directieraad Uithoflijn en is vastgesteld in de Stuurgroep Uithoflijn.

2.2 Opdracht

De rapportage gaat over meer dan alleen de projectscope van projectorganisatie Uithoflijn, te weten een werkend tramsysteem Uithoflijn (WTS UHL). Voor een werkend tramvevoersysteem Uithoflijn zijn naast deze projectscope ook de assets en activiteiten die belegd zijn bij provincie Utrecht (onder andere de deelleveranties en de ontwikkeling van de nieuwe tramremise) en gemeente Utrecht (onder andere de verkeersregelininstallaties) van belang. Het samenspel van de afzonderlijke onderdelen leidt tot een Werkend Tramvevoersysteem Uithoflijn (WTVS UHL).

In het integraal MT en vervolgens de Directieraad komen deze drie onderdelen (zogenoeten scopedelen) samen en vindt de afstemming daarover plaats. Vervolgens wordt deze rapportage over het Werkend Tramvevoersysteem Uithoflijn samengesteld onder verantwoordelijkheid van de Directieraad. De onderstaande visualisatie geeft hier meer inzicht in. Daarbij zijn de volgende afkortingen gebruikt:

- POUHL: projectorganisatie Uithoflijn
- WTS: Werkend Tramsysteem Uithoflijn
- WTVS: Werkend Tramvevoersysteem Uithoflijn
- Mat.: Materieel
- Infra: Traminfrastructuur
- VEB: Voorbereiding Exploitatie en Beheer







2.3 Leeswijzer vervolg

In hoofdstuk 3 wordt de algehele voortgang van de realisatie van het Werkend Tramvervoersysteem Uithoflijn weergegeven, waarin alle scopedelen samenkomen.

Hoofdstuk 4 geeft inzicht in het bedrijfsklaar maken van de Uithoflijn (commissioning). Hier rapporteren we over het overgangsproces van de realisatie van de traminfrastructuur en de levering van de tramvoertuigen naar de uiteindelijke exploitatie van de Uithoflijn, inclusief beheer en onderhoud.

De hoofdstukken 5 en 6 geven de voortgang weer van de contracten met opdrachtnemers en de werkzaamheden voor de Traminfrastructuur en het Trammaterieel.

In de hoofdstukken 3 tot en met 6 zijn stoplichten ingevoegd om 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 hebben betrekking op de mate waarin de buffer tussen stuurplanning en de integrale hoofdlijnenplanning (P85) zich positief dan wel negatief ontwikkelt. Het gaat dus om de haalbaarheid van de integrale hoofdlijnenplanning.

De projectbeheersing op de relevante aspecten (tijd, geld, risico's, veiligheid) komen aan bod in hoofdstuk 7.

3. Voortgang werkend tramvervoersysteem

3.1 Samenwerken naar start exploitatie

Om te komen tot start van exploitatie is vervlechting (systeemintegratie) nodig van de afzonderlijke projectonderdelen van de projectorganisatie Uithoflijn, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. Dit is een gezamenlijke opgave en stelt hoge eisen aan de wijze van samenwerken (Governance en organisatie) en de kennis en vaardigheden van alle betrokkenen.

	Q3 2018	Q2 2018	Toelichting bij Q3 2018
Impact tijd	●	●	De planningsrisico's blijven onverminderd aanwezig (er verdwijnen risico's en er komen risico's bij)
Impact geld	●	●	Budget blijft toereikend voor de gedefinieerde onderdelen

Provincie Utrecht

De provincie voert een aantal projecten uit die randvoorwaardelijk zijn voor het project Uithoflijn (de zogenaamde nevenprojecten). Deze nevenprojecten lopen niet allemaal volgens planning wat betreft de realisatie. Ook het opstellen van de safetycases voor de trambeveiligingssystemen vergt blijvend extra aandacht om geen effect te hebben op de planning. Dit is de belangrijkste reden waarom het stoplicht "impact tijd" oranje blijft.

Het belangrijkste risico is het beveiligingssysteem van Bombardier, de realisatie van de overwegbeveiliging van de Koningsweg en de softwarematige aansturing hiervan. De aanlevering van de safety-documentatie die de werking moet aantonen heeft zoals eerder gerapporteerd vertraging opgelopen. Om het risico te mitigeren wordt een tweede systeem uitgewerkt om als terugvalscenario in te kunnen passen, waarvan de kosten voorzien zijn in de prognose-eindstand. De afdeling OV Projecten van de provincie Utrecht en de projectorganisatie Uithoflijn werken nauwgezet samen op dit dossier om zodoende het kritieke pad integraal te managen. Ook voor dit alternatief geldt overigens dat de werking met een safetycase moet worden aangetoond.

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, op projectmatige wijze een werkend tramsysteem tussen Utrecht Centraal Station en De Uithof te realiseren. Het project heeft continue te maken met druk op de planning waar het de realisatie van de traminfrastructuur betreft. De directieleveringen inpassen en laten valideren, het toetsen van de oplevering door de aannemer (en behandeling van technische issues) en het voorbereiden veiligheidsbewijsvoering liggen blijvend op het kritieke pad en vragen alle aandacht.

Om binnen de stuurplanning te blijven zijn mitigerende maatregelen getroffen. De levering en acceptatie van de tramvoertuigen verloopt volgens planning, alhoewel er wel sprake is van enkele kinderziektes (kwalitatieve issues) in de trams. Afstemming met de leverancier hierover heeft als doel om kwaliteitsverbetering te realiseren in het productieproces van de leverancier. Met de huidige inzichten gaat de levering van de trams niet kritiek worden voor de start van de exploitatie. Conform de Projectopdracht voert de projectorganisatie Uithoflijn de coördinatie van het Proefbedrijf, de volgende fase van het project. Het Proefbedrijf is een fase waarin eigenaar en beheerder van de lijn ervaring opdoen met het gebruik en heel veel overdracht plaatsvindt van informatie over de aanleg en specifieke aspecten van deze complexe tramverbinding.

Gemeente Utrecht

De verwevenheid met de realisatie van de projecten in het Stationsgebied neemt af, nu bouwprojecten zoals het Noordgebouw richting oplevering gaan. Aan Het Platform, boven het tramstation, wordt nog gebouwd. Daarnaast blijft er een aantal afhankelijkheden aanwezig zoals de expeditie van de NS en de bereikbaarheid van (bouw)verkeer. De stuurplanning van de Uithoflijn is opgenomen in de fasering van het Stationsgebied waarbij de voortgang van de diverse projecten in het Stationsgebied in samenhang wordt gemonitord. In het Stationsgebied heeft de aanleg van de Uithoflijn prioriteit om zodoende tijdig de doorrijbaarheid te bewerkstelligen en daarmee de –verdere uitvoering van het Test- en Proefbedrijf mogelijk te maken. In het derde kwartaal is de realisatie van de wand en de overkraging van de fietsenstalling afgerond. Met het

behalen van deze mijlpaal heeft de aannemer voor de traminfrastructuur de ruimte gekregen om haar werkzaamheden in dit gebied adequaat af te ronden.

Aan Het Platform boven het tramstation Utrecht Centraal Centrumzijde wordt nog gebouwd. In de zomer nam de snelheid van bouwen af door problemen met leveranties van gevels. Na de zomer is het bouwproces weer op snelheid gekomen. De verdere bouw van het platform zal doorgaan als het busstation in gebruik genomen is en tijdens het proefbedrijf. Door de stagnatie in de zomer vraagt de nadere afstemming tussen bouw Platform en in gebruik name busstation extra inspanning van de diverse partijen die hierbij betrokken zijn.

Het veilig bouwen van de verschillende projecten op het stationsplein wordt in het bouwplaatsenoverleg tussen de bouwende partijen afgestemd. Als op 9 december het busstation in gebruik genomen wordt, wordt dit deel van het gebied weer teruggegeven aan de openbare ruimte. Dan zal de bouw van Het Platform in het coördinatieoverleg bewaakt en gemonitord worden op het kader BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) opdat de bouw van Het Platform gerelateerd aan de openbare ruimte op een veilige wijze plaats vindt.

3.2 Stand van zaken

Het aantal onderdelen dat kritisch is voor het welslagen van het project neemt af, maar de mogelijke impact van bepaalde resterende risico's, zoals de veiligheidsbewijsvoering, blijft onverminderd groot. Dat komt doordat er minder tijd resteert om tegenvallers op te vangen met beheersmaatregelen. In deze fase van het project moeten we zeer scherp sturen op het kritieke pad. Dat blijkt ook uit de maandelijkse analyse van de stuurplanning. Deze analyse geeft aan dat nog steeds de kans bestaat dat een deel van de tijdsbuffer tussen stuurplanning en Integrale hoofdlijnenplanning nodig zal zijn. Dit ondanks het feit dat er geen sprake meer is van deelexploitatie.

De aanpassing van de spoorconstructie op viaduct Vaartsche Rijn is een tegenvaller geweest, die natuurlijk zorgt voor extra druk op de planning. Samen met de voortgang van de veiligheidsbewijsvoering hebben deze risico's impact op zowel stuurplanning als probabilistische planning. In de doorrekening (waarbij alle risico's worden meegewogen) zien we dat de P85 waarde van de planning twee weken in de tijd verschuift, maar nog wel steeds in december 2019 valt.

De situatie van het project blijft complex, waarbij veel dwarsverbanden bestaan tussen activiteiten die zijn ondergebracht bij verschillende betrokken partijen (de zogenaamde scopedelen). Dit vraagt veel tijd en aandacht van de samenwerkende projectteams. De integrale aansturing die eerder dit jaar is aangebracht werpt haar vruchten af. Desondanks blijft het lastig om alle verschillende onderdelen op een juiste wijze met elkaar te verbinden vanwege de vele interne en externe afhankelijkheden. De planning vraagt continu om bijsturing om de eindmijlpaal (start exploitatie) te halen en dit zal in de komende maanden naar verwachting zeker zo blijven.

4. Voortgang commissioning

4.1 Inleidend

Met commissioning (bedrijfsklaar maken) wordt het overgangsproces bedoeld tussen het ontwerp en de bouw van het tramsysteem naar de uiteindelijke exploitatie van de tram, inclusief beheer en onderhoud. Deze commissioningsfase is niet alleen technisch van aard, maar heeft ook betrekking op de aanpassing en voorbereiding van het exploitatieproces, het beheer- en onderhoudsproces van infrastructuur en materieel en beschikbaarheid van materieel en de bijbehorende opleidingen. Om deze fase succesvol door te komen is intensieve samenwerking noodzakelijk tussen alle betrokken partijen voor, tijdens en na het project.

	Q3 2018	Q2 2018	Toelichting bij Q3 2018
Impact tijd	●	●	Oplevering Safetycases staat onder druk
Impact geld	●	●	Budget blijft toereikend voor de gedefinieerde onderdelen

4.2 Voorbereiding exploitatie, beheer en onderhoud

Systeemintegratie

Voor het tot stand brengen van een werkend tramvervoersysteem is een eenduidig beeld van het benodigde eindresultaat gewenst en de wijze waarop de werking ervan kan worden aangetoond. In het derde kwartaal is verder gewerkt aan het in kaart brengen van de interactie tussen voertuig, trambestuurder, verkeersleider, beveiligingssysteem, verkeersregelininstallaties en infrastructuur. Bij de integratietesten (derde fase van het Testbedrijf) is een aantal issues vastgesteld waarvoor beheersmaatregelen zijn en/of worden getroffen.

Simulaties

In het derde kwartaal is de tussenrapportage van de (rijtijd)simulaties opgeleverd. Hieruit blijkt dat met name de verkeersregelininstallaties in de Uithof, het in- en uitstapproces en de samenloop met bussen een dusdanige vertraging opleveren die een maximale rijtijd van 17 minuten bemoeilijkt. Bijsturingsmechanieken zijn wel mogelijk zoals het versnellen van het keerproces en verkorten van in- en uitstaptijd. Het versnellen van het keerproces leidt wel tot kortere omlooptijden, maar niet tot kortere rijtijden. Er lopen onderzoeken op dit vlak. Naar verwachting worden de resultaten hiervan in de volgende kwartaalrapportage meegenomen.

Proefbedrijf

In het derde kwartaal 2018 is een begin gemaakt met de logistieke uitwerking van het eerder gedefinieerde proefprogramma. Deze werkzaamheden zijn echter ingehaald door de gewijzigde stuurplanning van het project, waardoor de start van het Proefbedrijf is uitgesteld naar begin 2019. Vervolgens is alle energie gestoken in het integreren van de proefbedrijven voor tracédeel tussen P+R De Uithof en station Vaartsche Rijn (SABUTO) respectievelijk voor de het gehele tracé.

Bij aanvang van het Proefbedrijf neemt de provincie de verantwoordelijkheid voor de veilige berijdbaarheid van de Uithoflijn van het project over (onder andere de rol richting ILT). Hiervoor moeten diverse processen worden voorbereid en naar tevredenheid zijn afgerond, waaronder het inrichten van het dagelijks onderhoud, de beschikbaarheid van opgeleid personeel en een goedgekeurde integrale Safetycase.

Ook moet de benodigde assetinformatie en -documentatie bij de operationeel beheerders aanwezig zijn en moet er duidelijkheid zijn over de resterende uitvoeringswerkzaamheden en het tijdsplan waarin deze worden afgehandeld.

Voorbereiding OV-A en OV-E

De afdelingen assetmanagement en exploitatie zijn bezig om hun eigen en uitbestede processen, systemen en medewerkers voor te bereiden op de toekomstige exploitatie van de Uithoflijn. De interne organisatie van het beheer van het trammaterieel is op orde en de procesaannemer Stadler staat in voldoende mate gesteld. Om het beheer van de traminfrastructuur adequaat te verzorgen moeten nog stappen worden gezet. Het gaat daarbij om het op dikte krijgen van de personele bezetting, het inrichten van het assetregister en het afronden van het onderhoudscontract met de procesaannemer Strukton. De nog in onvoldoende mate aangeleverde informatie van BAM-CUU speelt hierbij een belangrijke rol. Hiertoe zijn maatregelen getroffen.

De voorbereidingen van de Verkeersleiding zijn volop in gang. Vooral op procedures en opleiding is er nog veel te doen voordat het proefbedrijf van start kan gaan begin 2019. De achterblijvende aanleveringen van informatie van BAM-CUU en de directieleverantie URTS van Bombardier spelen hierbij parten. De toekomstig exploitant QBuzz is voortvarend bezig om de verschillende issues te adresseren en op te lossen zodat de Verkeersleiding gereed is voor start Proefbedrijf.

Overdracht

Aan het begin van het derde kwartaal zijn door de aannemer de dossiers over de technische realisatie van deeltracé SABUTO aangeleverd. Deze dossiers bleken niet compleet te zijn. Met de aannemer zijn daarover concrete afspraken gemaakt om de juistheid en volledigheid van de dossiers te waarborgen. Met de beheerorganisatie van de provincie Utrecht vindt gelijktijdig intensieve afstemming plaats om de verificatie en de overdracht van de documentatie soepel te laten verlopen.

Er worden bij de beheerorganisatie verder nog voorbereidingen getroffen om een geautomatiseerde overdracht van de digitale informatie mogelijk te maken ten tijden van de eindoplevering. Dit ondersteunt het voorbereidingstraject van de tactisch en operationeel beheerders naar de start van het Proefbedrijf.

Ten behoeve van de start van het Proefbedrijf is een lijst met startvoorwaarden in ontwikkeling om zodoende volledig en veilig deze fase in te gaan. Deze startvoorwaarden zijn er tevens op gericht dat alle betrokken partijen gesteld staan.

Gezien de voortgang van de werkzaamheden, is het de verwachting dat de traminfrastructuur niet volledig afgerond is voor de start van het Proefbedrijf. Daarom wordt hiervoor een restpuntenstrategie opgezet. Dit is een gebruikelijk gang van zaken bij de oplevering van projecten van deze complexiteit en omvang, maar vraagt nadrukkelijk om goede samenwerking en integratie van de verschillende onderdelen. In de loop van het vierde kwartaal wordt deze restpuntenlijst opgeleverd door de projectorganisatie Uithoflijn. Deze restpuntenlijst wordt ook voorzien van een projectmatige aanpak om de restpunten op te lossen.

5. Voortgang traminfrastructuur

5.1 Realiseren en testen

De planning van de aanleg van de integrale infrastructuur blijft onder druk staan. Het deeltracé tussen P+R De Uithof en station Vaartsche Rijn (SABUTO) is grotendeels gereed, maar kent een paar stevige technische opleverpunten en vereist veel aandacht voor het geregeld krijgen van de documentenstroom en de overdracht daarvan aan de beheerorganisaties. Het Stationsgebied (deeltracé D-OVT) is bijna gereed. De afzonderlijke projecten verlopen voorspoedig zoals de afronding van de werkzaamheden aan de wand en de overkraging van het nieuwe stationsplein.

	Q3 2018	Q2 2018	Toelichting bij Q3 2018
Impact tijd	●	●	Oplossen issues uit opleverdossier aannemer vereist blijvend aandacht
Impact geld	●	●	Budget blijft toereikend voor de traminfrastructuur

Over de technische issues op deeltracé SABUTO wordt nauw overleg gevoerd met de aannemer om de algehele voortgang te behouden. Er is een herstelplan geschreven en bij de uitwerking daarvan wordt er nadrukkelijk samengewerkt met de aannemer. Een tijdige oplossing voor alle issues lijkt echter moeilijk te realiseren. Als mitigerende maatregel is daarom in het derde kwartaal onder voorwaarden gestart met de integratietesten (derde fase van het Testbedrijf). Over de technische issues loopt nog een separaat gesprek met de aannemer over de contractuele aspecten.

In aanloop naar het Proefbedrijf is vooral het aanpassen van de spoorconstructie op het viaduct bij station Vaartsche Rijn (ter hoogte van Pelikaanstraat) kritiek. Om die reden blijft het stoplicht wat betreft tijd oranje. Betrokken partijen doen er alles aan om de voortgang te behouden richting start van het Proefbedrijf.

Testbedrijf

Eind juli 2018 is de mijlpaal doorrolbaarheid van het Stationsgebied behaald. In de eerste nacht van doorrolbaarheid zijn succesvol twee trams overgebracht van de remise via de SUNIJ-lijn naar de Uithoflijn. Daarna vonden de hertesten van de tweede fase van het Testbedrijf (enkele tram) plaats. Op 9 augustus zijn de eerste integratietesten (meerdere gekoppelde voertuigen) uitgevoerd. In deze derde fase van het Testbedrijf is het tracédeel SABUTO getest op onder andere effecten op het elektromagnetisch veld (EMC), geluid en trambeveiliging. De uitkomsten geven aan dat op onderdelen nog verbeteringen doorgevoerd kunnen worden. In het vierde kwartaal vinden de laatste testen op SABUTO plaats.

Half oktober staat de start van de eerste fase van het Testbedrijf in het stationsgebied gepland. Dit wordt opgevolgd door de mijlpaal doorrijdbaarheid van het Stationsgebied. Na deze mijlpaal start de tweede fase testbedrijf en aansluitend vinden de integratietesten in het Stationsgebied plaats. Een groot deel van de testen uitgevoerd wordt uitgevoerd voor de busomklap (9 december 2018). Na afronding van de integratietesten is er een tijdsblok gepland voor uitvoering van hertesten op deeltracé SABUTO en in het Stationsgebied.

De laatste integrale testen over het gehele tracé van de Uithoflijn worden uitgevoerd aan het einde van dit jaar of begin volgend jaar. Vervolgens kan het Proefbedrijf starten.

5.2 Directieleveranties

Leverantie beveiligingssysteem Bombardier (URTS)

Op tracédeel tussen P+R Uithof en Vaartsche Rijn (SABUTO) is het beveiligingssysteem van Bombardier (URTS) inmiddels technisch gerealiseerd en uitgebreid getest. De aansturing van de slagbomen bij de overweg op de Koningsweg door het URTS systeem is inmiddels ook technisch gerealiseerd. Het probleem zit er voornamelijk in dat de leverancier achterloopt met het aanleveren van de veiligheidsbewijsvoering waarmee aangetoond kan worden dat het systeem veilig functioneert.

De afgelopen periode is een alternatief plan uitgewerkt voor de aansturing van de overweg op de Koningsweg door van een ander systeem gebruik te maken. Dit alternatief kan worden toegepast wanneer de veiligheidsbewijsvoering voor de overwegaansturing met het Bombardier systeem niet tijdig wordt aangeleverd.

Op tracédeel in het Stationsgebied (D-OVT) is een groot deel van het URTS systeem inmiddels geïnstalleerd. Het aanbrengen van de laatste objecten en de standalone testen van het URTS systeem worden begin vierde kwartaal uitgevoerd. Daarna staan de integratie testen in het Stationsgebied gepland.

6. Voortgang trammaterieel

Productie en kwaliteit

Er was in het tweede kwartaal een aantal kwaliteitsissues (kinderziektes) die van belang zijn voor het verloop van het project. In het derde kwartaal heeft de leverancier een grondige analyse van deze issues gemaakt. Per issue is onderzoek gedaan naar de oorzaak, het gevolg en de structurele maatregelen aan de constructie en reparatie aan de geleverde tramvoertuigen. Het garantieteam van de leverancier werkt in Nieuwegein samen met de provincie aan een oplossing. Overige kwaliteitsissues worden tweewekelijks met de leverancier besproken.

	Q3 2018	Q2 2018	Toelichting bij Q3 2018
Impact tijd	●	●	Levering trammaterieel ligt op planning, echter zijn er enkele kinderziektes geconstateerd
Impact geld	●	●	Budget blijft toereikend voor trammaterieel

Daarnaast vinden er in de fabriek in Zaragoza reguliere kwaliteitsinspecties plaats. Hiervan worden kwaliteitsrapportages gemaakt, op basis waarvan trams worden vrijgegeven voor transport naar de werkplaats in Nieuwegein. Tijdens de eindinspecties van de laatste twee tramvoertuigen blijkt het aantal defecten niet snel genoeg af te nemen, waardoor extra inspecties noodzakelijk blijken. Met de leverancier vinden gesprekken plaats om meer scherpere aan te brengen in het productieproces. De mogelijke verbetermaatregelen zijn benoemd en worden getroffen. Omdat er nog sprake is van kwaliteitsissues is het stoplicht wat betreft tijd van groen naar geel versprongen.

Levering

Tot en met het derde kwartaal van 2018 zijn in totaal 15 tramvoertuigen (nr. 6001 - 6015) in goede orde afgeleverd bij de remise. Deze trams zijn in bedrijf gesteld en hebben hun betrouwbaarheidstesten op de SUNIJ-lijn voltooid. Vanaf 25 oktober wordt elke twee weken een tramvoertuig afgeleverd in Nieuwegein en in bedrijf gesteld.

De planning is nu dat het laatste (27^e) tramvoertuig in april 2019 geleverd en in mei 2019 geaccepteerd wordt. Het tijdig oplossen van de benoemde kinderziektes is daarvoor wel een randvoorwaarde.

Testen

De integratietesten op de Uithoflijn zijn in het derde kwartaal van 2018 uitgevoerd en de vijf trams zijn rollend door het Stationsgebied heen- en teruggekeerd naar de remise. In het vierde kwartaal voert de leverancier nog geluids- en comforttesten uit.

Overdracht

In samenwerking met de beheerorganisatie van de provincie Utrecht wordt de overdracht van trammaterieel van de leverancier aan de provincie georganiseerd. Dit is een continu proces omdat ieder tramvoertuig dat wordt geaccepteerd eigendom wordt van de beheerorganisatie. De processen voor onderhoud, onderdelenvoorziening en garantiemanagement zijn door beheerorganisatie in gang gezet.

Nieuwe Tramremise (NTR)

De oplevering van de operationele nieuwe remise is gepland vóór 1 augustus 2019. Dit betekent dat tot deze datum alle activiteiten met betrekking tot de tramvoertuigen moeten plaatsvinden in de bestaande werkplaats. Het betreft hier de volgende activiteiten:

- Leveren en in bedrijfstellen van de 33 meter trams tot april 2019;
- Onderhouden van geaccepteerde trams;
- Verzorgen garantiewerkzaamheden;
- Doorvoeren modificaties, gepland en ongepland.

Dit betekent dat de druk op de werkspoorcapaciteit tot de opening van de nieuwe remise hoog zal blijven, zeker omdat vanaf 25 oktober de levering van trams tweewekelijks zal plaatsvinden. Er is constructief overleg met de onderhoudsaannemer van de voertuigen om de schaarse werkspoorcapaciteit toe te delen. Voor de nieuwe remise is het zaak de risico's te beheersen zodat de start van de exploitatie van de Uithoflijn kan plaatsvinden. Tijd is hierin de belangrijkste factor. Er zijn beheersmaatregelen om de raakvlakken tussen de deelprojecten te beheersen en de ingebruikname van de nieuwe tramremise niet te vertragen. De prioriteit voor Bombardier is gelegd op levering voor de Uithoflijn. Daarom zijn beheersscenario's in beeld gebracht voor als de wisselsturing op het remiseterrain niet tijdig is geleverd.

7. Projectbeheersing

7.1 Tijd

In deze paragraaf wordt gerapporteerd over de voortgang van het kritieke pad in de planning tot aan de volledige exploitatie. De datum van de eindmijlpaal voor volledige exploitatie, zoals opgenomen in de hoofdlijnenplanning (zie bijlage 1), is niet gewijzigd. De optie van deelexploitatie is wel komen te vervallen. Dit wordt onderstaand nader toegelicht.

In het derde kwartaal van 2018 is de stuurplanning van de Uithoflijn herzien en is versie 2.0 vastgesteld (ISPV2.0). De geplande start van het proefbedrijf op het deeltracé tussen P+R Uithof en station Vaartsche Rijn (SABUTO) eind 2018 bleek niet mogelijk, doordat BAM daar nog aanpassingen moet uitvoeren die in de voorbereiding van de testfase aan het licht zijn gekomen. Ook is de safetycase URTS Bombardier nog niet beschikbaar. Volgens de nieuwe stuurplanning versie 2.0 kan het proefbedrijf in februari 2019 beginnen, waardoor deelexploitatie tussen P+R Uithof en station Vaartsche Rijn per maart 2019 vervalt. De eindmijlpaal start exploitatie blijft gehandhaafd in de stuurplanning op juli 2019.

De planning voor het Stationsgebied is in het derde kwartaal van 2018 gelijk gebleven. Hier kan in maart 2019 het proefbedrijf beginnen. Doordat de startdata van de twee proefbedrijven dicht bij elkaar liggen is overgestapt op één proefbedrijf. Door optimalisaties in het proefbedrijf sluit de nieuwe stuurplanning nog op 12 juli 2019 voor start volledige exploitatie. Maar, zoals gezegd is de deelexploitatie wel komen te vervallen.

In de nieuwe stuurplanning is er meer tijd genomen voor de 'herstelwerkzaamheden aan de infrastructuur op het deeltracé SABUTO' en voor de 'safety case URTS Bombardier'. Deze activiteiten liggen op het kritieke pad en kennen de nodige risico's. Toen eind september 2018 de nieuwe stuurplanning werd vastgesteld waren er met de aannemer nog geen afspraken overeengekomen over het aanpassen van met name de groefbreedte op tramviaduct Vaartsche Rijn. In het vierde kwartaal van 2018 moet daar duidelijkheid over komen. Inmiddels is de aannemer begonnen met het verbreden van de groefbreedte en wordt snel duidelijk wat de doorlooptijd is om deze 900 meter aan te passen. De planning van de safety case Bombardier is ook een top risico. Voor de besturing van de AHOB Koningsweg is een alternatief systeem achter de hand (beheersmaatregel).

Tracédeel SABUTO

In het derde kwartaal van 2018 is het stationsgebied doorrolbaar geworden (en begin vierde kwartaal ook doorrijdbaar). De trams kunnen daardoor via het spoor naar het opstel terrein bij P+R De Uithof gebracht worden. Vandaaruit zijn de extra testen voor de tweede fase van de testbedrijf uitgevoerd en is de fase van integratietesten opgestart. Het deelopleverdossier realisatie en testbedrijf fase 1 en fase 2 zijn ingediend door de aannemer, maar niet geaccepteerd door de projectorganisatie Uithoflijn. De aannemer heeft hiervoor een herstelplan ingediend om alsnog tijdig de documentatie op orde te hebben.

Tracédeel D-OVT

De realisatie van tracédeel in het Stationsgebied (D-OVT) heeft in het derde kwartaal van 2018 voortgang geboekt conform planning. Het busstation en tramstation zijn, op perroninrichting na, gereed, net als de traminfrastructuur. Het testbedrijf op dat tracédeel kan volgens planning beginnen.

7.2 Geld

Budget

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

	Q3-18				Q2-18	Δ Q3-Q2	
	Budget	Extra budget Uithoflijn		Budget	Budget		
	Initieel	Scope	Meerkosten	Totaal	Totaal	Mutatie	
Infra	€ 341,5		€ 5,2	€ 19,2	€ 365,9	€ 365,9	€ 0,0
Overige		€ 5,0	€ 15,4	€ 6,9	€ 27,2	€ 27,2	€ 0,0
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 341,5	€ 5,0	€ 20,6	€ 26,0	€ 393,1	€ 393,1	€ 0,0
Vorbereiding Exploitatie en Beheer		€ 20,0		€ 12,2	€ 32,2	€ 32,2	€ 0,0
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 0,0	€ 20,0	€ 0,0	€ 12,2	€ 32,2	€ 32,2	€ 0,0
Infrastructuur	€ 341,5	€ 25,0	€ 20,6	€ 38,2	€ 425,3	€ 425,3	€ 0,0
Materieel	€ 84,9			€ 84,9	€ 84,9	€ 84,9	€ 0,0

De vigerende budgetten voor Infrastructuur en Materieel zijn einde derde kwartaal 2018 (Q3-18) ongewijzigd ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q2-18) en bedragen respectievelijk € 425,3 mln. voor Infrastructuur en € 84,9 mln. voor Materieel.

Het vigerend budget voor Infrastructuur is inclusief het extra budget/ financiering ad € 84,0 mln. dat in februari van dit jaar na besluitvorming door Staten en de Raad beschikbaar is gesteld. Van dat extra budget van € 84,0 mln. staat:

- € 39,4 mln. onder aansturing van de Directieraad en Stuurgroep.
- € 33,8 mln. is als lumpsum bedrag beschikbaar voor meerkosten en deelprojecten van de provincie
- € 11,7 mln. als lumpsum voor de meerkosten en deelprojecten van de gemeente, conform de afspraken in de allonge 2 waarover u in de voortgangsbrief bij de Q2 rapportage geïnformeerd bent.

Prognose Eindstand

Prognose Eindstand (opbouw)
(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q3-18	Q2-18	Δ Q3-Q2
	Prognose Totaal	Prognose Totaal	Prognose Mutatie
Infra	€ 364,9	€ 365,1	- € 0,2
Overige	€ 27,2	€ 27,2	€ 0,0
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 392,1	€ 392,3	- € 0,2
Vorbereiding Exploitatie en Beheer	€ 32,2	€ 32,2	€ 0,0
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 32,2	€ 32,2	€ 0,0
Infrastructuur	€ 424,3	€ 424,5	- € 0,2
Endstand Materieel	€ 76,5	€ 76,0	€ 0,5

De prognose eindstanden voor Infrastructuur en Materieel zijn einde derde kwartaal 2018 (Q3-18) licht gewijzigd ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q2-18) en bedragen respectievelijk € 424,5 mln. voor Infrastructuur (een daling van € 0,2 mln.) en € 76,5 mln. voor Materieel (een stijging van € 0,5 mln.).

Verwacht Budgetresultaat

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

	Q3-18		
	Budget Totaal	Prognose Totaal	Resultaat B-P
Infra	€ 365,9	€ 364,9	€ 1,0
Overige	€ 27,2	€ 27,2	€ 0,0
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 393,1	€ 392,1	€ 1,0
Vorbereiding Exploitatie en Beheer	€ 32,2	€ 32,2	€ 0,0
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 32,2	€ 32,2	€ 0,0
Infrastructuur	€ 425,3	€ 424,3	€ 1,0
Materieel	€ 84,9	€ 76,5	€ 8,4

De verwachte budgetresultaten voor Infrastructuur en Materieel zijn einde derde kwartaal 2018 (Q3-18) beiden positief en slechts beperkt gewijzigd ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q2-18). Deze bedragen respectievelijk € 1,0 mln. voor Infrastructuur (een verbetering van € 0,2 mln.) en € 8,4 mln. voor Materieel (een afname van € 0,5 mln.).

7.3 Risico's

De projectorganisatie Uithoflijn verzorgt de afstemming met de verantwoordelijken voor risicomanagement binnen alle (deel)projecten om tot een integraal risicodossier te komen. Dit risicodossier wordt gebruikt om de haalbaarheid van de integrale planning door te rekenen (de zogenaamde haalbaarheidsanalyse).

Het derde kwartaal van 2018 kende, vanuit het risicodossier, de volgende aandachtspunten:

- De kwaliteit van de opleverdossiers door de aannemer en daaraan gekoppeld de kwaliteitsaspecten van de restwerkzaamheden en issues blijft aandacht vragen;
- De afstemming tussen projectorganisatie en provincie Utrecht aangaande opleveren en overdracht. Deze afstemming bleef ook in het derde kwartaal een complex en tijdrovend proces, maar kent voortgang;
- Systeemintegratie en de aantoonbaarheid (veiligheidsbewijsvoering) ervan. Dit loopt ook in dit kwartaal nog niet volgens planning (leverantie vanuit Bombardier, specifiek de veiligheidsbewijsvoering);
- Om voldoende voortgang te behouden hebben in de afgelopen drie kwartalen testwerkzaamheden parallel gelopen aan realisatiewerkzaamheden die eigenlijk volgtijdig dienden plaats te vinden om een faseafronding te bewerkstelligen. Er zijn daardoor werkzaamheden naar achter in de planning geschoven. Doordat in stuurplanning 2.0 de deelexploitatie is vervallen, is er ruimte gecreëerd om deze werkzaamheden alsnog uit te voeren: zoals het oplossen van issues op deeltracé SABUTO.

Ontwikkeling

Het komende (vierde) kwartaal kent, vanuit het risicodossier, als belangrijkste aandachtspunten het behalen van mijlpaal doorrijdbaarheid, het oplossen van technische issues, het opstellen van de veiligheidsbewijsvoering en het samenstellen van het overdrachtdossier.

Elektromagnetische beïnvloeding in De Uithof

Het risico op elektromagnetische beïnvloeding van extreem gevoelige apparatuur van het UMC Utrecht en de Universiteit Utrecht langs de trambaan kan pas na de testfase in Utrecht Science Park definitief worden uitgesloten. In tegenstelling tot wat in de vorige rapportage werd vermeld, kan dit door de planning en uitvoering van het testbedrijf pas in het vierde kwartaal plaatsvinden.

Systeemintegratie en toestemming Inspectie Leefbaarheid en Transport

Verschillende systemen van diverse leveranciers moeten geïntegreerd worden en moeten leiden tot een veilig systeem. Dit wordt getest en getoetst. Na toestemming van Inspectie Leefbaarheid en Transport kan gestart worden met beproeven en uiteindelijk worden overgegaan tot exploitatie. Zolang de systemen onvoldoende integreren, of directieleveranties vertragen en bepaalde onderdelen niet of nog niet functioneren, kan toestemming onthouden worden.

Gezien het groot aantal samenwerkende systemen, is dit bij infrastructuurprojecten altijd een hoog risico, zo ook in het project Uithoflijn. Monitoring hiervan heeft hoge prioriteit. Er zijn planningsmomenten afgesproken wanneer tussenversies opgeleverd worden aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en wanneer de eindversie beschikbaar is voor finale toetsing door ILT.

Samenwerking tijdens realisatie-, test- en proeffase

Om voldoende voortgang te behouden hebben in de afgelopen kwartalen testwerkzaamheden parallel gelopen aan realisatiewerkzaamheden. Normaliter zouden die eigenlijk volgtijdig plaats moeten vinden om een faseafronding te bewerkstelligen. Vanuit het integraal managementteam zijn met de betrokkenen afspraken gemaakt om werkzaamheden samen en parallel uit te voeren, om deze werkzaamheden hanteerbaar te houden. In aanloop naar het Proefbedrijf is het echter van doorslaggevend belang dat alle essentiële onderdelen van de lijst met startvoorwaarden gereed zijn. Het risico bestaat dat door de complexiteit onderdelen van deze lijst niet de juiste prioriteit krijgen en daarmee op het kritieke pad terecht komen. Om dit te voorkomen, voert het integraal MT Uithoflijn begin december een zogenaamde *Stage Gate Review* uit, waarbij alle startvoorwaarden voor aanvang van proefbedrijf worden doorgenomen en geprioriteerd.

7.4 Safety

Er is intensieve afstemming tussen de betrokken partijen (en met name: beheerder provincie, de vervoerder, de aannemer en de gemeente Utrecht) over de voorwaarden voor meerdere komende fasen binnen het project, zoals de doorrijdbaarheid van het Stationsgebied en de start van de derde fase van het testtraject op het tracé tussen P+R Uithof en station Vaartsche Rijn.

Het proces om te komen tot een integrale Safetycase en afstemming met de toetsende partijen zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) is nader in kaart gebracht. Dit mede naar aanleiding van de adviezen van een ingehuurde deskundige met Noord/Zuidlijn ervaring. De belangrijkste adviezen zijn:

- Het Proefbedrijf moet representatief zijn voor de situatie tijdens exploitatie. Dit is ook een uitdrukkelijke wens van ILT;
- Het verlengen van de laatste testfase en het evenzoveel verkorten van het Proefbedrijf zou geen consequenties hoeven te hebben voor de geplande indienststellingsdatum;
- De safety adviseurs en managers dienen intensiever samen te werken aan de deelproducten en het eindproduct met respect voor elkaars verantwoordelijkheden;
- Neem de ISA en ILT mee in het totstandkomingsproces van de definitieve versie van de Safetycase Tramvervoersysteem Uithoflijn. Positieve verklaringen onder voorwaarden voorafgaand aan proefbedrijf verkorten het traject na proefbedrijf aanzienlijk;
- De Safety managers van de projectorganisatie Uithoflijn, beheerder provincie Utrecht en de vervoerder dienen als veiligheidsdriehoek regelmatig het veiligheidsbewijsvoering proces te bespreken inclusief de voorbereiding van het proefbedrijf;
- De Safety Board (de overkoepelende samenwerkingsvorm van alle betrokken Safetymanagers) heeft een adviserende rol met betrekking tot de kwaliteit van de veiligheidsbewijsvoering en bij besluitvorming naar aanleiding van gezamenlijke escalaties door adviseurs of managers voortkomend uit het Safety management proces dan wel ter voorbereiding op gesprekken met ILT. Zo nodig brengt de Safety Board advies uit naar de Directieraad.

Vanuit de projectorganisatie Uithoflijn is een verbeterplan opgezet om deze adviezen op te pakken. Er bestaat vertrouwen in een tijdige afronding van de integrale Safetycase, ondanks de druk op dit traject, en daarmee het traject met ILT en daarmee start exploitatie.

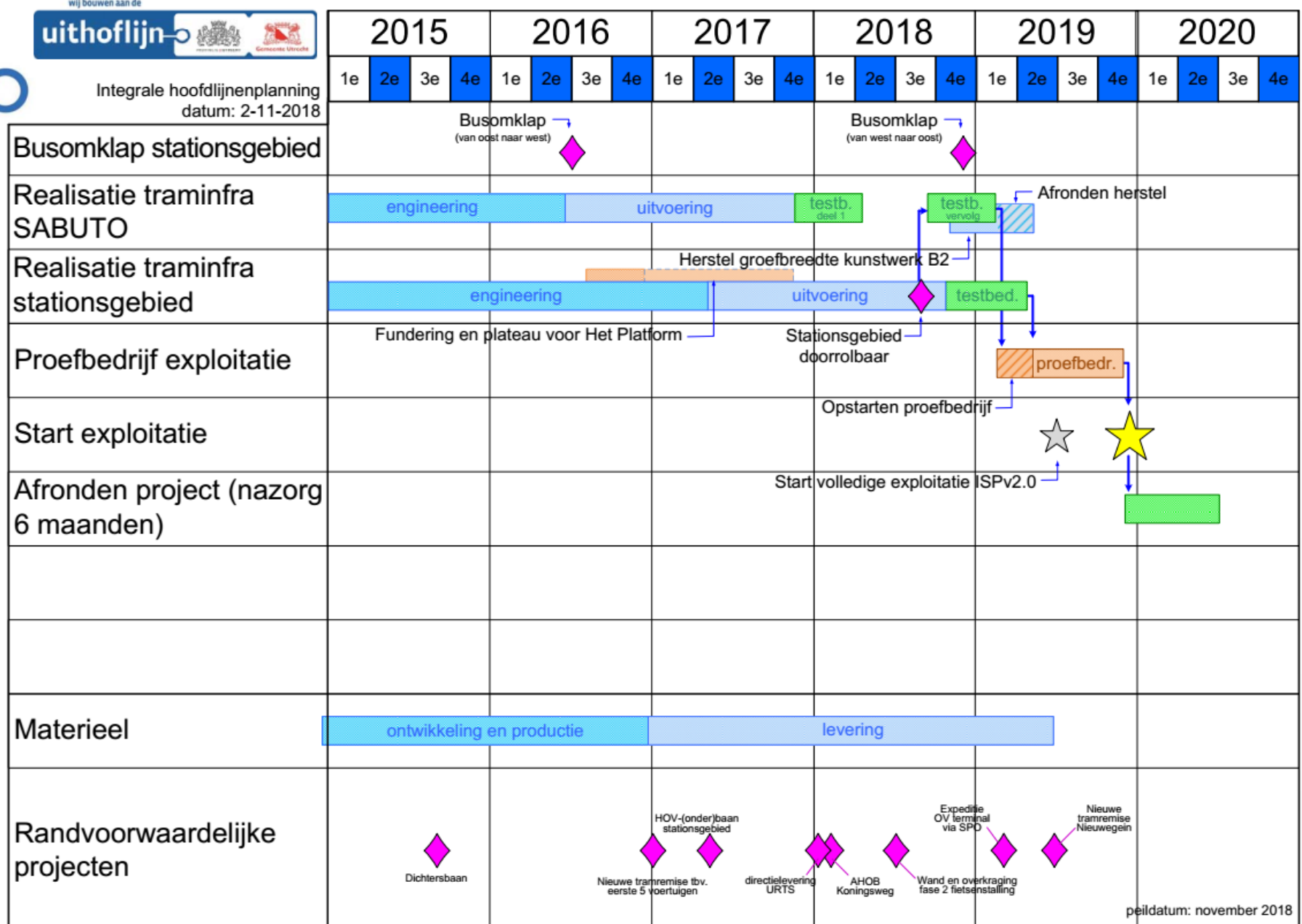
7.5 Activiteiten Adviesraad Tram

De Adviesraad Tram adviseert over strategische en tactische zaken die betrekking hebben op het werkend tramvervoersysteem in de provincie Utrecht en het project Uithoflijn. De adviezen worden uitgebracht aan respectievelijk de projectdirecteur Uithoflijn en de Directieraad. De Adviesraad is géén besluitvormend orgaan en maakt dus ook geen onderdeel uit van het besluitvormingsproces. De adviezen van de Adviesraad helpen de opdrachtgevers bij het borgen van de kwaliteit, voortgang, kosten en organisatie.

In het derde kwartaal van 2018 heeft de Adviesraad één keer plenair vergaderd. Onderwerpen die op de agenda stonden zijn het Verbeterplan, het technische issue op het viaduct Vaartsche Rijn en het project VRT (Vernieuwing Regionale Tramlijn, oftewel de uiteindelijke integratie van de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn). Hiernaast hebben meerdere verdiepingssessies in kleiner verband plaatsgevonden over de volgende onderwerpen: de WTVS-kwartaalrapportage over het tweede kwartaal, de veiligheidsbewijsvoering van de Uithoflijn, het technische issue op het viaduct bij Vaartsche Rijn, het Verbeterplan en de Contracteringsstrategie bij het project van de vervanging van de Regiotram. Leden van de Adviesraad zijn aanwezig geweest bij een werkbezoek van PS en gemeenteraad aan het project Uithoflijn.

Bijlage 1: Hoofdlijnenplanning

Onderstaande hoofdlijnenplanning voorziet niet meer, zoals bestuurlijk is besloten, in de exploitatie. De vaststelling van deze hernieuwde hoofdlijnenplanning dient nog bestuurlijk vastgesteld te worden in het vierde kwartaal van 2018. Vanwege de actualiteit is ervoor gekozen om deze nog niet vastgestelde versie bij te voegen.



Bijlage 2: Voortgang verbetermaatregelen

Op 24 april 2018 is het verbeterplan naar aanleiding van de systeemintegratie audit uitgevoerd door Horvat en Deloitte vastgesteld in GS en B&W. Dit verbeterplan beschrijft 25 verbetermaatregelen (met onderliggende acties). Hieronder staat het dashboard met de planning met alle eindresultaten van alle verbetermaatregelen. Hierin is ook aangegeven welke maatregelen al in zijn geheel afgerond zijn. Van vier verbetermaatregelen is bewijslast ingeleverd bij Horvat & Partners ter toetsing. Ook staat het percentage gereed aangegeven van uitgevoerde acties. Het gaat hier om alle onderliggende acties van alle verbetermaatregelen in totaal. Op het moment van schrijven zijn 87 van de 126 onderliggende acties uitgevoerd. Verder staan er overzichten van welke issues er spelen en welke beheersmaatregelen hierop zijn toegepast.

Totaalplanning Eindmijlpalen Verbeterplan	Eindresultaat	2018				2019				2020													
		1e kw	2e kw	3e kw	4e kw	1e kw	2e kw	3e kw	4e kw	1e kw	2e kw	3e kw	4e kw										
Verbetermaatregel		j	f	a	m	j	j	a	s	o	n	d	j	f	a	m	j	j	a	s	o	n	d
1. Verbeterplan	Uitvoering verbetermaatregelen op projectmatige en aantoonbare wijze uitgevoerd																						
2. Governance	Uitgewerkte governance structuur																						
3. Eenduidige WBS	Volledige en aan verantwoordelijken gealloceerde work breakdown structure voor alle onderdelen die tezamen het WTVS vormen.																						
4. Stuurinformatie	Stuurinformatie die inzicht geeft in de voortgang en planning van het WTVS gebundeld in een kwartaalrapportage voor SG, Raad en Staten die integraal wordt bewaakt																						
5. Rollen, taken en verantwoordelijkheden OV-organisatie	Expliciet belegde systeemverantwoordelijkheid binnen OV, met korte lijnen tussen inhoudelijk verantwoordelijken, beschreven processen met taken en bevoegdheden en een duidelijk organogram van OV																						
6. Kennisborging OV	Organogram met bemensing van de OV-organisatie, 'must haves' in formatie zijn ingevuld, benodigde kennis m.b.t. exploitatie en beheer is adequaat geborgd binnen de OV-organisatie.																						
7. Projectbeheersing deelprojecten	Directieleveringen en NTR aantoonbaar beheerd (in tijd, scope en geld).																						
8. Afstemming POUHL en PU OV	Assetbeheerders hebben helder wat hun mandaat is bij relevante overleggen. Assetbeheerders nemen deel aan de relevante overleggen. Assetbeheerders zijn in de lead bij overdracht.																						
9. Bezielen samenstelling werkgroep materieel	De samenstelling van de werkgroep materieel is aangepast.																						
10. Inrichting Contractmanagement	Processen en rollen voor contractbeheersing en contractmanagement zijn beschreven voor OVA en toegepast binnen de OV-organisatie.																						
11. Safety	Belegde verantw. integr. safetycase, zicht op kwal. safetycases van TRU, ingest. safetyboard, vastg. format voor veiligheidsbewijsv., ingeri. rapportagestr. t.a.v. safety, kopp. planning safety met integr. planning WTVS.																						
12. Capaciteit safety OV	Adequate (robuuste) bezetting safetymanagement binnen OV-organisatie																						
13. HR Cyclus en Implementatie.	Met alle medewerkers van de OV-organisatie hebben "goede" gesprekken plaatsgevonden, de belangrijkste lessen uit de gesprekken en MTO zijn gebruikt om de oorzaken achter potentiële problemen te achterhalen en aantoonbaar verhelpen.																						
14. Intensievere samenwerking POUHL en PU-OV	De samenwerking tussen POUHL en de OV-organisatie is waar mogelijk geïntensiveerd.																						
19.2 Business Case	Aan Directieraad opgeleverde geactualiseerde business case.																						
21. Planning testbedrijf	AI afgehandeld voor vaststellen verbeterplan																						
22. Organisatie Structuur Proefbedrijf	De inbedding in de organisatie en bemensing van het proefbedrijf is opnieuw bezielen en vastgesteld in de Directieraad.																						
23. Samenstelling Proefbedrijf	Aangepaste samenstelling van de projectgroep Proefbedrijf, zekerheid over de compleetheid van activiteiten binnen de werkgroep VEB, aantoonbaar zicht op de voortgang van het proefbedrijf.																						
24. Integrale Planning	Een betrouwbare integrale planning die getoetst is en waarover gerapporteerd wordt in de kwartaalrapportage aan de DR en bestuur.																						
25. Gedrag, houding en cultuur	Een werkende verbetercyclus ten aanzien van HR, vastgesteld beeld van passende cultuur voor de beheerorganisatie, doorlopen cultuurprogramma om dit beeld te realiseren, dat op effectiviteit geëvalueerd is.																						
15-20. Eisenbeheer	Het systeem voor eisenbeheer ingericht, inclusief processen, ICT-systemen en PDCA-proces voor monitoring en actualiseren van eisen. De aanpassingen in de eisen voor het project WTVS UHL zijn afgerond.																						

Percentage acties uitgevoerd - per 22-10-2018



Aankomende risico's

- Vacatures niet ingevuld door krapte op de markt
- Operationele urgenties verlagen beschikbaarheid werknemers
- Voldoende capaciteit beschikbaar voor eisenbeheer?

Toegepaste beheersmaatregelen

- Nieuwe RAMS-analist en nieuwe contractmanager worden toegevoegd aan projectteam eisenbeheer
- Scherpe prioritering toegepast op onderliggende acties Eisenbeheer
- Eisenbeheer wordt een onafhankelijk project binnen OVA en OVE
- Eventueel niet ingevulde vacatures worden ingevuld via opleidingstrajecten voor nieuwe werknemers