

Kwartaalrapportage Werkend Tram- vervoersysteem Uithoflijn



Periode 1 januari 2020 – 31 maart 2020
Opdrachtgever: Stuurgroep Uithoflijn
Opdrachtnemer: Directieraad Uithoflijn
Auteur: Programmabureau Directieraad

Colofon

Projectnaam	Uithoflijn
Projectfase	Nazorg-, Overdrachts-, Décharge- en Beëindigingsfase
Nummer	KR-WTVS-2020-1
Status	Definitief
Versie	1.0
Datum	13 mei 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	7
4. Voortgang Traminfrastructuur	8
4.1 Restwerkzaamheden projectorganisatie Uithoflijn	8
4.2 Directieleveranties en nevenprojecten	9
5. Voortgang Trammaterieel	10
6. Beëindiging Bestuursovereenkomst - décharge projectorganisatie	11
6.1. Inleidend	11
6.2 Fasering en voorwaarden	11
6.3 Stand van zaken	12
7. Projectbeheersing	14
7.1 Tijd	14
7.2 Geld	15
7.3 Risico's	18
7.4 Safety	18
7.5 Buitenlandse reizen	19
7.6 Activiteiten Adviesraad Tram	19
Bijlage 1: Integrale hoofdlijnenplanning (bestuurlijke planning)	20

1. Managementsamenvatting

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

Een bijzonder kwartaal waarin COVID-19 haar intrede deed met verregaande gevolgen voor Nederland en zo ook voor Tram 22. Op 20 maart 2020 is de keuze gemaakt om de inzet van Tram 22 tijdelijk te staken, mede omdat de vervoersvraag nihil was geworden. Gezien de positieve ontwikkelingen van Tram 22 die met ingang van 2 maart zelfs al een rijfrequentie realiseerde van 12 keer per uur per richting, is dit een extra vervelende situatie. En ook omdat er door alle betrokkenen hard gewerkt werd aan het oplossen van enkele technische issues en de verdere verhoging van de rijfrequentie. In het resterende deel van het eerste kwartaal zijn direct afspraken gemaakt over de wijze waarop de lopende zaken zoveel mogelijk met thuiswerken opgepakt konden worden daar de verwachting was dat de COVID-19 langer zou gaan duren.

In deze kwartaalrapportage kunt u lezen in welke mate de onderdelen van de nazorg-, overdracht-, décharge en beëindigingsfase op koers liggen, hoe risico's en randvoorwaardelijke projecten zich ontwikkelen en hoe dit zich verhoudt tot de (bestuurlijke) integrale hoofdlijnenplanning. De rapportage heeft een licht gewijzigde opzet, zo is het hoofdstuk Voorbereiding, Exploitatie en Beheer, vervangen door het hoofdstuk Beëindiging bestuursovereenkomst – décharge projectorganisatie.

Traminfrastructuur en trammaterieel

In het eerste kwartaal zijn diverse onderdelen uit de zogeheten PUUR-lijst met laatste werkzaamheden aan de Traminfrastructuur tot afronding gekomen. Aan het trammaterieel zijn modificaties uitgevoerd en is er voortgang op de levering van de CAF41 trams. De overdracht aan en de afstemming met de beheerorganisatie verlopen naar tevredenheid. Het proces van verificatie en validatie van het Project Programma van Eisen (PPvE) verloopt voorspoedig in nauw overleg met de beheerorganisatie.

Exploitatie tram 22

Na de ingebruikname op maandag 16 december 2019 heeft tram 22 redelijk goede prestaties geleverd. De reizigers zijn tevreden over het gebruiksgemak en zien dit als een forse verbetering ten opzichte van de buslijn. Na de start met een rijfrequentie van 10 trams per richting per uur is in maart overgestapt naar 12 trams per richting per uur. Er was ook een aantal storingen in de traminfrastructuur (defect in de bovenleiding bij Padualaan), waarvoor UOV gedurende anderhalve dag de calamiteitenvloot heeft moeten inzetten om reizigers per bus te vervoeren. Het onderzoek naar de oorzaken is uitgevoerd door DEKRA als onafhankelijke partij en in het tweede kwartaal wordt het definitieve rapport verwacht.

Planning

In *bijlage 1* is de actuele integrale hoofdlijnenplanning (bestuurlijke planning) opgenomen. Na de start van de exploitatie met een frequentie van 10 keer per uur per richting met gekoppelde trams, werkt het project nu toe naar de aantoning van een frequentie van 16 keer per uur per richting. Deze frequentie is gewenst nadat de doorkoppeling naar Nieuwegein/IJsselstein is gerealiseerd.

Voor het afronden van de werkzaamheden van het project Uithoflijn wordt het vastgestelde Projectplan 2020 gevolgd. Een belangrijk onderdeel van het projectplan is het plan van aanpak voor de beëindiging van de Bestuursovereenkomst Uithoflijn waarbinnen ook de décharge van de projectorganisatie Uithoflijn is geregeld. Die staat gepland voor het eind van dit jaar.

Projectorganisatie

De projectorganisatie Uithoflijn is – in afgeslankte vorm- verhuisd naar de remise in Nieuwegein. De verhuizing heeft al geleid tot nauwere samenwerking met de beheerorganisatie en het project VRT (vernieuwing regiotram, de ombouw van de SUNIJ-lijn van hogevoers- naar lagevloertram). Vanwege de maatregelen getroffen vanwege COVID-19 werken de projectmedewerkers sinds half maart vanuit huis.

Middelen

Begin 2018 is door de opdrachtgevers extra budget beschikbaar gesteld. Op basis van de prognose in deze kwartaalrapportage zijn deze extra middelen nog steeds voldoende om het project en de projectopdracht volledig af te ronden in de loop van 2020.

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 januari, februari en maart 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 veiligheid) komt aan bod in hoofdstuk 7.

3. Voortgang werkend tramvervoersysteem

3.1 Samenwerken naar volledige exploitatie

Om te komen tot ophoging rijfrequentie en rijden beoogde dienstregeling is blijvende samenwerking nodig tussen de projectorganisatie Uithoflijn, de provincie en gemeente Utrecht. Er is sprake van een werkend TramVervoerSysteem Uithoflijn (Tram 22), echter zijn de beoogde rijfrequentie van 16 keer per uur per richting en de beoogde gemiddelde 17 minuten rijtijd 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.

	Q1 2020	Q4 2019	Toelichting bij Q1 2020
Impact tijd	● (geel)	● (geel)	Gedurende de exploitatie dient nog toegewerkt te worden naar aantoning frequentie 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

In de kwartaalrapportage over het vierde kwartaal van 2019 is gemeld dat de OV chippalen op haltes Vaartsche Rijn en P+R met behulp van extra netwerkcomponenten in een tijdelijke configuratie op het datanetwerk zijn aangesloten. De definitieve configuratie zal in de loop van 2020 alsnog aangelegd worden.

In het vierde kwartaal van 2019 is de helft van de CAF33 vloot voorzien van een nieuw type transponder, dat (veel) beter communiceert met de datalussen in de baan. In het eerste kwartaal van 2020 is de resterende helft van de CAF33 trams van deze nieuwe transponders voorzien en is ook een begin gemaakt met het aanpassen van de CAF41 trams, waarvan er inmiddels 7 tramstellen geleverd zijn. De 41 meter trams en de 33 meter trams zullen uiteindelijk gekoppeld gaan rijden als 75 meter tram op het hele tracé.

Met de nieuwe transponders is gedurende januari en februari een redelijk stabiele dienstregeling van 10 keer per uur per richting uitgevoerd, zonder grote risico's op verstoringen of overbelasting van de verkeersdienstleiders. In maart is de frequentie verhoogd naar 12 trams per uur per richting, dit gaat met de huidige versie van de Bombardier URTS software (v24) boven verwachting goed.

In het eerste kwartaal zijn aanvullende testen uitgevoerd met een update van de URTS software (v26) ter verdere verbetering van het proces van automatische rijweg inlegging (ARI), zodat hogere frequenties bereikt kunnen worden.

Provincie Utrecht

De provincie voert een aantal projecten uit die randvoorwaardelijk zijn voor het project Uithoflijn, te weten URTS en NTR (nieuwe tramremise). Het eerste kwartaal heeft in het teken gestaan van monitoring en bijsturing van de prestaties van Tram 22. De eerste resultaten stemmen positief en een groei in reizigers en hun tevredenheid is duidelijk waarneembaar. Daarnaast is gewerkt aan het oplossen van de issues binnen de traminfrastructuur en het verbeteren van beheer en onderhoud aan de baan. Ook zijn modificaties doorgevoerd aan het trammaterieel en zijn maatregelen getroffen om de beschikbaarheid te garanderen. De voortgang op het overgrote deel van deze onderdelen verloopt naar verwachting.

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.

Het project heeft eind 2019 een werkend TramVervoerSysteem opgeleverd, maar heeft nog niet geheel voldaan aan haar opdracht. De meest belangrijke omissies zijn de aantoning van de beoogde rijfrequentie en rijtijd om de volledige exploitatie van 16 keer per uur per richting eind 2020 te kunnen realiseren.

Naast deze aantoning heeft de projectorganisatie ook de verantwoordelijkheid voor het oplossen van diverse technische issues binnen de traminfrastructuur, het zorgdragen voor voldoende inzetbaar trammaterieel 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 nog 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.

3.2 Stand van zaken

In 2020 wordt stapsgewijs toegewerkt naar de aantoning van een frequentie van eerst 12 keer, dan 12+2 spitsritten en uiteindelijk de beoogde frequentie van 16 keer per uur per richting (met een rijtijd van circa 17 minuten). Vanwege de COVID-19 crisis is 20 maart de dienstregeling gestaakt waardoor er sprake is van een verminderd aantal aantoningsritten.

4. Voortgang Traminfrastructuur

4.1 Restwerkzaamheden projectorganisatie Uithoflijn

De realisatie van de aanleg van de integrale infrastructuur door BAM is afgerond in het vierde kwartaal van 2019. Een aantal niet door BAM gerealiseerde zaken wordt of is door de beheerder uitgevoerd. Hierover zijn nadere afspraken gemaakt tussen beheerder en POUHL. Tevens zijn er tussen de beheerder en POUHL afspraken gemaakt over het te realiseren percentage "gereed" van items op de PUUR-lijst en welk proces gevolgd wordt om dit te valideren.

	Q1 2020	Q4 2019	Toelichting bij Q1 2020
Impact tijd	● (groen)	● (geel)	Oplossen restpunten blijft een punt van aandacht maar is door de gemaakte afspraken onder controle.
Impact geld	● (groen)	● (groen)	Budget blijft toereikend voor de afronding van de restwerkzaamheden in de traminfrastructuur.

Combideklaag

Met betrekking tot de combideklaag lopen er 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.

Het tweede traject is het vervangen van de gehele combideklaag in Utrecht Science Park. De voorbereiding van de aanbesteding in een bouwteamcontract van het vervangen van de Combideklaag is zo goed als gereed. In het tweede kwartaal van 2020 wordt de aanbesteding uitgevoerd en een aannemer geselecteerd die deelneemt in dit bouwteam. Vanuit het financieel perspectief is inmiddels voor de eerste fase (de bouwteamfase) een budget beschikbaar gesteld.

Leverantie Isolerende Rijdraad Verbinders (IRV's)

In Utrecht Science Park is er sprake van kantelende IRV's. De huidige IRV's worden vervangen door nieuwe IRV's (versie 2.0). Ook het eerste kwartaal van 2020 hebben de eerste vier reeds geplaatste IRV's zich conform de eisen en wensen gedragen. Inmiddels heeft de Safetyboard de IRV's 2.0 dan ook formeel vrijgegeven om toe te passen in het sectioneringsgebied (Science Park) en is nog in het eerste kwartaal van 2020 opdracht verstrekt voor de levering van de overig IRV's 2.0.

Normaal gesproken is de doorlooptijd van de levering circa twee maanden. Hier moet in verband met de COVID-19 een slag om de arm gehouden worden. De vervangingswerkzaamheden vinden tijdens buitendienststellingen in de nacht of in de weekenden plaats. Hierbij zal de exploitatie niet worden verstoord.

Zwerfstromen

In het eerste kwartaal van 2020 is de uitgewerkte oplossing voor de zwerfstromen gereed gekomen. De realisatie valt uiteen in twee delen. In het eerste gedeelte worden een knip in de bovenleiding (de leidingonderbreker) en een knip in de spoorstaven (de ES-lassen) "recht boven elkaar" geplaatst.

In het tweede kwartaal zal dit worden gerealiseerd. Aansluitend zal nog een test(nacht) plaatsvinden om te toetsen of dit daadwerkelijk de resultaten biedt die worden verwacht. Het tweede gedeelte is dan de verbouwing van het onderstation "Sorbonnelaan". Voor deze verbouwing is inmiddels een budget beschikbaar gesteld.

75-meter trams

Om het mogelijk te maken om ook (comfortabel) te kunnen halteren op de haltes UCC en P+R, moeten er diverse aanpassingen worden doorgevoerd aan de Infra. In het eerste kwartaal van 2020 is door Movares onderzocht welke mogelijkheden er zijn en welke oplossingen het meest wenselijk zijn. De rapportage van Movares is eind eerste kwartaal van 2020 opgeleverd en er wordt nagedacht over hoe hiermee om te gaan.

Levensduur

Op het moment dat de restpunten van de PUUR-lijst zijn afgehandeld, kan de infrastructuur als onderdeel van décharge definitief worden overgedragen aan de beheerorganisatie. Gedurende de afgelopen twee kwartalen is door de beheerorganisatie een extra check gedaan op de kwaliteit van de infrastructuur en daarbij is in beeld gebracht of er nog kwaliteitsissues resteren die kostenverhogend zijn. Dat wil zeggen dat de beheerorganisatie tot vervroegde vervangingsinvesteringen moet overgaan of extra (herstellende) beheer- en onderhoudskosten moet maken. In de media is door gelekte informatie de suggestie gewekt dat het hier om een bedrag van 22 miljoen zou gaan. Er is een overzicht opgeleverd van de issues waar de oplevering/levensduur (na afronding van de restwerkzaamheden) afwijkt van het Project Programma van Eisen.

Vanuit dit overzicht volgt dat de te verwachten meerkosten voor vervanging van zaken eenmalig circa € 273.000 bedragen. Daarnaast bedragen de te verwachten meerkosten voor beheer en onderhoud circa €1.076.000 over een periode van 30 jaar. Gemiddeld komt dit neer op extra beheer- en onderhoudskosten van € 36.000 per jaar, dat bij de eindafrekening van het project Uithoflijn overgeheveld wordt naar de egaliseringsreserve beheer en onderhoud Tram. Deze meerkosten komen uit de post onvoorzien van het project.

4.2 Directieleveranties en nevenprojecten

URTS

De Safetycase van General Application versie 26 (GA V26) is geleverd. Zowel ILT (inspectie leefomgeving en transport) als RUD (regionale uitvoeringsdienst) hebben toestemming gegeven om de versie te gebruiken voor exploitatie. De testen met GA V26 hebben in het eerste kwartaal de goede werking van het URTS-systeem bevestigd. Net als met V24 het geval is, is in het weekend aangetoond dat onder meer de gevraagde frequentie van 16 trams per uur per richting ook met deze versie kan. Geconstateerd is wel dat OCC nog onvoldoende kennis en ervaring heeft om met GA V26 te werken.

Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS)

De werkzaamheden voor DRIS inclusief benodigde voorzieningen zijn langs het volledige traject gerealiseerd, afgerond en overgedragen aan de beheerder. De panelen zijn zowel draadloos via modems en op het fysieke glasvezelnetwerk aangesloten. Vóór aanvang van reizigersexploitatie is, voor zover mogelijk, de integrale reisinformatieketen getest waar DRIS onderdeel van uit maakt. Het deelsysteem DRIS hierin werkt conform eisen, in de keten hieraan voorafgaand dienen nog een aantal issues te worden geadresseerd die buiten scope DRIS liggen. Tot slot zijn de werkzaamheden voor aanpassing van de 'wayfinding' in de stationshal van de OVT afgerond. Restpunt vormt de halttoewijzing middels DRIS voor lijn 22 op Utrecht Centraal voor instappende reizigers. Vooruitlopend op de definitieve oplossing is in maart een tussenoplossing gerealiseerd, die vanwege betrouwbaarheid wel inzet vraagt van Qbuzz om correcte werking te monitoren. Definitieve oplossing kan autonoom functioneren.

Nieuwe Tramremise (NTR)

De Werkplaats en de aangrenzende kantooruimte zijn ruim een half jaar in gebruik. Een beperkt aantal restpunten zijn vanuit het gebruik (zowel van de werkplaats en het kantoor) naar voren gekomen. Deze restpunten zijn inmiddels grotendeels verholpen en naar verwachting eind tweede kwartaal alles afgerond.

5. Voortgang Trammaterieel

Productie en kwaliteit

De productie en de kwaliteit van de CAF41 zijn onder controle. De stijgende lijn in productiekwaliteit zet zich voort. De intensieve kwaliteitscontroles in de fabriek en bij Acceptatie zorgen hiervoor.

Levering

Tot en met het vierde kwartaal van 2019 zijn alle (in totaal 27) CAF33 tramvoertuigen geaccepteerd door de Provincie en overgedragen naar de beheerder van de provincie. Er zijn in het eerste kwartaal van 2020 7 CAF41 trams geleverd en geaccepteerd die in 2020 zowel op de Uithoflijn als op de vernieuwde SUNIJ-lijn (project VRT) worden ingezet. De Corona-crisis heeft ertoe geleid dat de fabriek van leverancier CAF gesloten is. Dit leidt tot een vertraging in de levering van minimaal 5 CAF41 trams.

	Q1 2020	Q4 2019	Toelichting bij Q1 2020
Impact tijd	● (oranje)	● (geel)	Alle CAF33 trams zijn geleverd en geaccepteerd. Voor de eindsituatie (16x per uur, gekoppeld met SUNIJ) zijn alle 22 CAF41 trams noodzakelijk. Door COVID-19 heeft voor een vertraging in de levering van minimaal 5 trams per 31-12-2020 gezorgd.
Impact geld	● (groen)	● (groen)	Budget blijft toereikend voor het verhelpen van de restpunten in het trammaterieel.

Technische issues

Lopende change requests (modificaties), zoals het plaatsen van een frontcamera, boegklep voor de koppelingen software-updates worden in de remise uitgevoerd en dat verloopt naar tevredenheid.

Contractuele issues

CAF heeft brieven gestuurd, waarbij men zich vanwege COVID-19 beroept op overmacht (Force Majeure) betreffende de tijdige levering van de CAF41 trams. De provincie heeft een juridisch antwoord gestuurd dat in lijn is met het provincie-beleid op dit thema. Uiteindelijk is het voor beide partijen van belang dat de resterende trams zo snel mogelijk geleverd worden.

Exploitatie CAF33 trams

De trams zijn betrouwbaar en dat zorgt ervoor dat er een goede beschikbaarheid is voor de exploitatie en de aantoningsritten. Trambedrijf Beheer en Onderhoud (TBO), onderhoudspartij Alstom en CAF zorgen ervoor dat deze beschikbaarheid op het benodigde peil blijft.

6. Beëindiging Bestuursvereenkomst - décharge projectorganisatie

6.1. Inleidend

Nadat de Uithoflijn / Tram 22 eind 2019 in exploitatie is gegaan met een rijfrequentie van 10 keer per richting per uur heeft de projectorganisatie grotendeels aan haar projectopdracht voldaan met uitzondering van het aantonen van de beoogde rijfrequentie en rijtijd die nodig zijn voor volledige exploitatie. En moet zij nog enkele technische issues oplossen en aantonen dat aan het Project Programma van Eisen is voldaan.

De resterende projectactiviteiten zijn opgenomen in het projectplan Uithoflijn 2020 (Nazorg) en in het daarmee samenhangende plan van aanpak beëindiging bestuursvereenkomst en décharge projectorganisatie.

	Q1 2020	Q4 2019	Toelichting bij Q1 2020
Impact tijd	● (groen)	Nog niet actief	Op verschillende activiteiten die als randvoorwaarde zijn gesteld bestaat een afhankelijkheid van besluitvorming bij partijen, waaronder gemeente en provincie. In het tweede kwartaal volgt meer duidelijkheid over de activiteiten op het kritieke pad.
Impact geld	● (groen)	Nog niet actief	Het budget is toereikend voor het afronden van openstaande punten die samenhangen met beëindiging bestuursvereenkomst 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 eerste kwartaal 2020 voldoet aan deze voorwaarden. Het invullen van deze voorwaarden wordt gedaan door intensieve samenwerking tussen de projectorganisatie, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht.

6.2 Fasering en voorwaarden

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

- Ambtelijke voorbereiding (juli/augustus 2020);
- Voorbereiding besluitvorming (september/oktober 2020)
- Besluitvorming door het colleges van gemeente en provincie over décharge (november/december 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 afwijzing) vastgesteld.
 - b. Extra aandacht is nodig voor het aantonen van een rijfrequentie van 16 x per uur per richting, met daaraan gekoppeld een rijtijd van gemiddeld 17 minuten.
2. PUUR-lijst met een overzicht van alle resterende technische issues, waarbij:
 - a. Minimaal 95% van de issues op de PUUR-lijst moeten zijn afgerond.
 - b. Voor 5 issues op de PUUR-lijst zijn specifieke voorwaarden benoemd:
 - i. Geheel vervangen combideklaag Uithoflijngebied: 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 GA naar versie 26 en versie 27 is afgerond en geïmplementeerd in de baan.
3. Concept Einddossier Uithoflijn (verantwoordingsrapportage) is gereed, inclusief een in voldoende mate 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 wordt afgestemd met de beheerorganisatie van de provincie Utrecht. De projectorganisatie heeft eind eerste kwartaal een grote slag gemaakt met de verificaties van de PPvE eisen en verwacht dat zij tijdig alle verificaties adequaat heeft afgerond. Gedurende het tweede kwartaal wordt een intensief traject doorlopen waarbij de beheerorganisatie een controle gaat doen op het proces en op de producten die worden voortgebracht.

In het eerste kwartaal is als belangrijkste VTA de rijtijd naar voren gekomen. In het PPvE wordt gesproken over gemiddelde rijtijd van 17 minuten, terwijl de praktijk uitwijst dat dit 18 minuten zal bedragen. Hiertoe is een memo opgesteld om te komen tot besluitvorming, waarbij het behalen van de dienstregeling centraal staat.

Ad 2) PUUR-lijst

De voortgang wat betreft het oplossen van issues aangaande de traminfrastructuur verloopt voorspoedig. De voorbereidingen voor de aanstaande vervanging van de combideklaag verlopen volgens planning en dat geldt ook voor de IRV's. In hoofdstuk 5 wordt hier meer in detail op ingegaan.

De upgrade van de software naar versie 27 is niet direct een aangelegenheid van de projectorganisatie Uithoflijn maar van de afdeling Projecten van het Trambedrijf. Er bestaat wel een intensieve afstemming vanwege de afhankelijkheid in de systeemintegratie. Dit dossier ligt vanwege de afhankelijkheid van de leverancier op het kritieke pad.

Ad 3) Einddossier

Het Einddossier vormt in feite het slotstuk van de projectorganisatie omdat daarmee inhoudelijk verantwoording wordt afgelegd over alle onderdelen. De inhoudsopgave is in lijn gebracht met het Einddossier van de Noord-Zuid lijn en is akkoord bevonden door de Directieraad en Stuurgroep. Er is per hoofdstuk uit dit Einddossier een verantwoordelijke aangewezen die zorgdraagt voor de kwalitatieve en kwantitatieve invulling. Er wordt centrale regie gevoerd op dit Einddossier en er is voorzien in een overlegcyclus per hoofdstuk. Het Einddossier is in concept gereed eind tweede kwartaal.

Een belangrijk thema vormt de goedkeurende accountantsverklaring op het project. In het eerste kwartaal zijn de verklaringen ontvangen over de jaren 2015 tot en met 2017. In de loop van het tweede kwartaal worden de verklaringen over de jaren 2018 en 2019 verwacht en de verklaring over het jaar 2020 wordt in het derde kwartaal verwacht. Daarmee ligt er druk op de planning van de accountant om in oktober 2020 de voorbereiding tot besluitvorming te verzorgen.

Ad 4) Integrale Safetycase

De Integrale Safetycase is ingediend ten behoeve van de start van de exploitatie eind 2019 en is daarmee feitelijk compleet. Met het ophogen van de rijfrequentie wordt de Safetycase geactualiseerd en 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

Het operationeel omgevingsmanagement is al geheel overgedragen en POUHL voert nog enkele activiteiten in overleg met de beheerorganisatie uit. POUHL voert nog enkele zaken uit of is bezig met de voorbereiding daarvan, zoals de eindmetingen voor Trillingen en EMC. Deze vinden naar verwachting in het tweede kwartaal plaats. Enkele uitvoeringstechnische issues uit het omgevingsmanagementplan zijn opgenomen in de PUUR-lijst en vormen geen risico op de planning.

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 De Uithof. De afspraken, die zijn vastgelegd in de beheergrenstekeningen en in de toelichting worden sinds start proefbedrijf in het veld voor dagelijks beheer gehanteerd. Om dit te kunnen uitwerken in beheerovereenkomsten, loopt intensief overleg. Voor de discussie over bekostiging van groot onderhoud en vervangingsinvesteringen is in 2019 de Ambtelijke Stuurgroep Strategisch Beheer ingesteld. In de tweede helft van 2019 zijn goede vorderingen gemaakt met deze vraagstukken.

Tussen provincie, gemeente, Universiteit en UMC zijn in 2018 vergelijkbare afspraken gemaakt over het dagelijks beheer in het Uithofgebied en voor de start van het Proefbedrijf geïmplementeerd. Deze afspraken worden nu verder uitgewerkt en aangevuld met afspraken over bijvoorbeeld metingen voor trillingen en elektromechanische stralingen. Die afspraken worden vastgelegd in de beheerovereenkomst voor het Uithofgebied.

Als de beheerovereenkomsten in concept gereed zijn kunnen de overeenkomsten voor de zakelijke rechten (opstal en erfpacht) worden afgemaakt. De planning is om dit in het eerste halfjaar van 2020 te voltooien.

Voor de overeenkomsten voor het beheer van gebouwen rond de baan, zijn goede vorderingen geboekt. De overeenkomst met het UMC Utrecht is afgesloten en die met de beheerder van een van de gebouwen langs de Adama van Scheltemabaan is in concept gereed. Voor de overige gebouwen zullen de overeenkomsten voor het gebouwbeheer naar verwachting in het eerste halfjaar van 2020 worden gesloten.

Ad 7) Overdracht documentatie

De beheerorganisatie heeft in het vierde kwartaal nadere documentatie voor het beheer van infrastructuur en materieel van POUHL ontvangen. In overleg met beheer zijn vervolgstappen in gang gezet om de informatie op te nemen in het objecten register en het vastleggen van topografische informatie bij het Kadaster en Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT). Een aantal punten staat nog open, te weten de ontvangst van de laatste DWG-tekeningen en nieuwe as-buit tekeningen nadat wijzigingen in het systeem zijn aangebracht (bijvoorbeeld als gevolg van het oplossen van restpunten buiten). De finale overdracht kan plaatsvinden zodra de laatste restpunten betreffende de infrastructuur en het materieel zijn afgewikkeld.

7. Projectbeheersing

7.1 Tijd

In deze paragraaf wordt gerapporteerd over de voortgang van het kritieke pad tot aan het einde van de gefaseerde ingebruikname. Het rijden in exploitatie met een frequentie van 16 keer per uur per richting dient bij voorkeur te starten na de definitieve vervoerkundige doorkoppeling van de Uithoflijn met de SUNIJ-lijn. Het rijden in exploitatie van een frequentie van 12+2 per uur per richting dient vanwege de benodigde capaciteit per 1 september 2020 te kunnen starten, bij het begin van het nieuwe collegejaar. Het rijden met een frequentie van 12 trams per uur per richting is in begin maart 2020 gestart, maar echter in de loop van de maand stilgelegd. Vanwege de maatregelen die de overheid heeft genomen rondom COVID-19 is het aantal reizigers fors omlaag gegaan en is de frequentie ook teruggeschroefd.

In het eerste kwartaal is de stuurplanning bijgewerkt op basis van de uitgangspunten ten aanzien van de frequentieverhoging. De planning is in maart 2020 door de Stuurgroep vastgesteld. Op deze Stuurplanning is een onzekerheidsanalyse gedaan, gebaseerd op risicosessies die in januari zijn gehouden. De haalbaarheid van bovenstaande mijlpalen in de Stuurplanning lag daarin boven de 85 procent. Inmiddels is vanwege COVID-19 de exploitatie teruggeschroefd en zijn de aantonningsritten voor een hogere frequentie uitgesteld.

URTS (spoorbeveiliging)

In de nieuwe stuurplanning is de relatie met de software – geleverd door Bombardier - weergegeven. De ophoging van de frequentie is in de vastgestelde stuurplanning gekoppeld aan de inbouw van versie 26 en 27 van de General Application URTS. Er is veel aandacht voor het managen van de gemaakte contractafspraken met de leverancier gezien het feit dat tijdsgebonden afspraken bij voorgaande versies niet altijd werden behaald.

Het testen van de versies 26 en 27 van de General Application URTS is belangrijk om de robuustheid van het systeem te verbeteren en vertrouwd te raken met de nieuwe versie door de verkeersleiding. De hele ketenprestatie inclusief versie 26 van de General Application is in de testfase in het eerste kwartaal doorgelicht.

Infrastructuur

De verdere vervanging van de IRV's vindt plaats in 2020. De grootschalige vervanging van de combideklaag zal in het voorjaar van 2020 zoveel mogelijk worden voorbereid. Voor het issue rondom de zwerfstromen in het USP zal een extra traforuimte met aansluiting worden ontworpen en geïnstalleerd. Naar verwachting is dit proces afgerond in het vierde kwartaal van 2020.

Materieel

Al het materieel is overgenomen door de beheerder. Voor de verhoging van de frequentie in 2020 kunnen optredende storingen in het materieel een aandachtspunt zijn. De beschikbaarheid van voldoende materieel vormt een risico, zeker op het moment dat na de zomer van 2020 de CAF-trams ook op de SUNIJ-lijn gaan rijden. Vanwege COVID-19 kan niet al het materieel worden geleverd zoals eerder gepland, omdat de fabriek in Spanje stilligt. Het managen van deze krapte is punt van aandacht.

Veiligheidsbewijsvoering en indienststellingsvergunning

In de Stuurplanning is voor de verhoging van de frequentie geen aanvullende vergunningprocedure bij ILT en RUD nodig, mits dit volgens het met ILT afgesproken ingroeimodel plaatsvindt. Voor doorvoeren van wijzigingen in infrastructuur en het materieel zijn de Change Control Board en de SafetyBoard belangrijke (interne) organen die toezien op de coördinatie en de veiligheid. De Safety Board beoordeelt of de wijziging een wezenlijke wijziging betreft en of een vergunningprocedure nodig is.

Overdracht en décharge

De definitieve overdracht van de projectorganisatie aan het trambedrijf en de décharge van de projectorganisatie Uithoflijn zal gelijktijdig plaatsvinden met de beëindiging van de bestuursovereenkomst Uithoflijn. Dit wordt blijvend voorzien in het vierde kwartaal van 2020.

7.2 Geld

Budget

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

	Q1-2020				Q4-2019		Δ Q1 - Q4
	Budget	Extra budget Uithoflijn € 84,0			Budget	Budget	Budget
	Initieel	Scope	Meerkosten	Uitloop	Totaal	Totaal	Mutatie
Infra	€ 341,5		€ 5,5	€ 18,7	€ 365,7	€ 365,7	€ 0,0
Overige		€ 5,0	€ 14,9	€ 6,9	€ 26,8	€ 26,8	€ 0,0
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 341,5	€ 5,0	€ 20,4	€ 25,6	€ 392,5	€ 392,5	€ 0,0
Voorbereiding Exploitatie en Beheer		€ 20,0	€ 0,2	€ 12,1	€ 32,3	€ 32,3	€ 0,0
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 341,5	€ 25,0	€ 20,6	€ 37,7	€ 424,8	€ 424,8	-€ 0,1
Materieel	€ 84,9				€ 84,9	€ 84,9	€ 0,0

De vigerende budgetten voor het Werkend Trams Vervoer Systeem (WTVS) en Materieel zijn einde eerste kwartaal 2020 (Q1-20) ongewijzigd ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q4-19) en bedragen respectievelijk € 424,8 mln. voor WTVS en € 84,9 mln. voor Materieel. Het vigerende budget voor Infrastructuur is inclusief het extra budget/ financiering ad € 84,0 mln. dat in februari 2018 na besluitvorming door Staten en de Raad beschikbaar is gesteld. In de rapportageperiode is een bedrag van € 0,4 mln. vrijgegeven door de Directieraad ter dekking van meerkosten en/of uitloopkosten.

Prognose Eindstand

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

	Q1-2020	Q4-2019	Δ Q1 - Q4
	Prognose	Prognose	Prognose
	Totaal	Totaal	Mutatie
Infra	€ 357,2	€ 357,6	-€ 0,4
Overige	€ 26,8	€ 26,8	€ 0,0
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 384,0	€ 384,4	-€ 0,4
Voorbereiding Exploitatie en Beheer	€ 32,2	€ 32,2	€ 0,0
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 416,2	€ 416,6	-€ 0,4
Materieel	€ 74,7	€ 74,7	€ 0,0

De prognose eindstand voor het Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS) is einde eerste kwartaal 2020 (Q1-20) met € 0,4 mln. naar beneden bijgesteld ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q4-19). Deze bedraagt in totaal € 416,2 mln. Deze bijstelling is onder andere het gevolg van het herijken van de voorziene kosten, het risicodossier en het onvoorzien. De prognose voor Materieel is ongewijzigd ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q4-19). Deze bedraagt € 74,7 mln.

Verwacht Budgetresultaat

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

	Q1-2020		
	Budget	Prognose	Resultaat
	Totaal	Totaal	B-P
Infra	€ 365,7	€ 357,2	€ 8,5
Overige	€ 26,8	€ 26,8	€ 0,0
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 392,5	€ 384,0	€ 8,5
Voorbereiding Exploitatie en Beheer	€ 32,3	€ 32,2	€ 0,1
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 424,8	€ 416,2	€ 8,6
Materieel	€ 84,9	€ 74,7	€ 10,2

De verwachte budgetresultaten voor het Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS) en Materieel zijn einde eerste kwartaal 2020 (Q1-20) beiden positief. De verwachte budgetresultaten bedragen respectievelijk € 8,6 mln. voor WTVS en € 10,2 mln. voor Materieel.

Financiën Werkend Tram Systeem Traminfra (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 (WTS - Infra). In dit deel wordt ingegaan op de financiële ontwikkeling van POUHL, met name de prognose eindstand per einde eerste kwartaal 2020, het effect op het projectbudget en de status van de accountantsverklaringen over de jaren 2015, 2016 en 2017 en een vooruitblik op de controle werkzaamheden over 2018 en 2019. Verder zijn de financiële detailoverzichten toegevoegd.

Prognose Eindstand per Q1 2020

De cijfers van de deelprojecten (Tram)Infrastructuur en Materieel zijn geactualiseerd. Voor beide posten (Infra en Materieel) geldt een prognose eindstand waarbij rekening is gehouden met start exploitatie per 16 december 2019 en een dienstregeling van 10 ritten per uur per richting.

(Tram)Infrastructuur

(Tram) Infra (opbouw)
(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q1-2020	Q4-2019	Δ Q1 - Q4
(Tram) Infra <i>conform financiële baseline 5.0</i>	Project Totaal	Project Totaal	Project Mutatie
Budget (Tram) Infra (B)	€ 365,7	€ 365,7	€ 0,0
Prognose Eindstand (P)	€ 357,2	€ 357,6	€ -0,4
Prognose Project Resultaat (B-P)	€ 8,5	€ 8,1	€ 0,4
Gewogen integraal projectrisico	€ 5,8	€ 9,0	€ -3,2

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

- De prognose eindstand is per saldo naar beneden bijgesteld met € 0,4 mln. ten opzichte van de vorige rapportageperiode.
- Het gewogen integraal projectrisico is gedaald met € 3,2 mln. van € 9,0 mln. in Q4-2019 naar € 5,8 mln. einde Q1-2020. 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. Het project onvoorzien voor infrastructuur is lager dan Q4 2019, hetgeen in lijn der verwachtingen ligt gezien de ontwikkelingen en de afrondende fase van het project.
- Reallocatie heeft plaatsgevonden vanuit het project onvoorzien ten behoeve van de voorbereidingen omtrent de combideklaag, de beperking van de levensduur assets en maatregelen zwerfstromen. De totale impact hiervan bedraagt € 3,2 mln.

Materieel

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

	Q1-2020	Q4-2019	Δ Q1 - Q4
Materieel <i>conform financiële baseline 5.0</i>	Project Totaal	Project Totaal	Project Mutatie
Budget Materieel (B)	€ 84,9	€ 84,9	€ 0,0
Prognose Eindstand (P)	€ 74,7	€ 74,7	€ 0,0
Prognose Project Resultaat (B-P)	€ 10,2	€ 10,2	€ 0,0
Gewogen integraal projectrisico	€ 0,5	€ 0,5	€ 0,0

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

- Zowel prognose eindstand als het gewogen integraal projectrisico zijn gelijk gebleven aan die van vorige periode.

7.3 Risico's

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

- Een waardering voor het deel Materieel (contract CAF) van 425.000 euro.
- Een daling van het infradeel (Contract BAM) met 3.550.000 euro.

De financiële ontwikkeling ziet er daarmee als volgt uit:

Uithoflijn	Stand december 2019		Stand maart 2020		Vershil
Contract	Omvang Gewogen	Aantal	Omvang Gewogen	Aantal	Vershil gewogen
Contract Materieel	€ 475.000,-	2 risico's	€ 425.000,-	2 risico's	-/- 50.000,-
Contract Infrastructuur	€ 8.987.500,-	10 risico's	€ 5.437.500,-	10 risico's	-/- € 3.550.000,-

Toelichting:

Materieel

Het overzicht laat een lichte daling zien van de risico omvang van het materieel contract. Het verschil met het vorige kwartaal wordt veroorzaakt door:

- 149 Geluid materieel overschrijdt de maximale norm; **lager** gewaardeerd, omdat aanpassingen geluidsvermindering zijn verricht en er inmiddels minder klachten zijn (betreft eerste kwartaal voor 15 maart 2020).

Infrastructuur

Het Infrastructuur contract kent een afname in de gewogen waardering. De volgende risico's zijn afgewaardeerd vanwege onttrekkingen aan de risicoreservering:

- 128 Discrepancie tussen op te leveren werk en acceptatie door beheerders en eigenaren; **afgewaardeerd** vanwege overeenkomst over de financiële omvang over het levensduur issue.
- 018 Geïmplementeerde EMI maatregelen (elektromagnetische interferentie) blijken onvoldoende te werken; Dit risico is **afgewaardeerd** vanwege een genomen besluit voor extra maatregelen, te weten een extra onderstation en een extra sectiescheiding.
- 250X Kwaliteitsissues Infra limiteren exploitatie of frequentieverhoging.; **afgewaardeerd** door onttrekking voor tijdelijke herstelmaatregelen van de combideklaag.

7.4 Safety

Voor de integrale safety case Uithoflijn is er na de start van de exploitatie een stand-still periode met zo min mogelijk safety-relevante wijzigingen geweest van 2 maanden. Dit om de operationele partijen de gelegenheid te geven te wennen aan het gebruiken en onderhouden van het tramvervoersysteem in exploitatie.

- De hazards met maatregelen die na start exploitatie gelden zijn verder opgepakt. Hiervan zijn de benodigde acties in gang gezet. Dit zijn zowel administratieve (bijwerken documenten) werkzaamheden als kleinere aanpassingen buiten. Enkele hazard onderwerpen zijn:
Het realiseren van een aanvullende brandweer opstelplaats met bluswaterput naast de trambaan bij halte UCC onder de Moreelsebrug;
- De monitoring van effectiviteit op de genomen maatregelen tegen overstekende personen bij de schuine kruising Laan van Maarschalkerweerd;
- Het vervangen van de te smalle vluchtdeur bij park Nieuweroord naar een vluchtdeur van de juiste breedte (1,20 meter breed);
- Het verbeteren van de afwatering bij de assentellers op locaties waar onvoldoende doorstroming is;
- De informatie op GPS navigatie kaarten voor de hulpdiensten afstemmen voor gebruik door de hulpdiensten.

Er is in deze periode 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 ritfrequentie 12x PUPR + 2 spitsritten. Dit betreft de aantoning dat de aantoonritten voor de ritfrequentie van 12 trams per uur per richting + 2 spitsritten conform de vastgestelde criteria succesvol op 5 aaneengesloten werkdagen is uitgevoerd.
- Informatiedossier Uithoflijn t.b.v. décharge POUHL. Dit betreft de update van de integrale safety case 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 Safetydossier heeft.

7.5 Buitenlandse reizen

In het eerste kwartaal van 2020 is er een buitenlandse dienstreis gemaakt naar Zaragoza voor reguliere besprekingen omtrent modificaties CAF33 trams en voortgang productie en kwaliteit CAF41 trams.

7.6 Activiteiten Adviesraad Tram

In het eerste kwartaal van 2020 heeft de Adviesraad twee keer plenair vergaderd. De Adviesraad is betrokken bij de décharge van het project Uithoflijn en wordt ook geconsulteerd over versterking van de governance van de tramorganisatie.

Bijlage 1: Integrale hoofdlijnenplanning (bestuurlijke planning)

Begin 2020 is de integrale hoofdlijnenplanning opnieuw vastgesteld (versie januari-2020) op basis van de onderliggende stuurplanning. De integrale hoofdlijnenplanning is in 2020 gericht is op de aantoning van een rijfrequentie van 16 keer per uur per richting met een rijtijd van circa 17 minuten en de afronding en/of overdracht van de laatste technische issues. Daarin voorziet het vastgestelde projectplan 2020 (Nazorg).

