

Kwartaalrapportage Werkend Tram- Vervoersysteem Uithoflijn



Periode: 1 april 2020 – 30 juni 2020
Opdrachtgever: Stuurgroep Uithoflijn
Opdrachtnemer: Directieraad Uithoflijn
Auteur: Programmabureau Directieraad

Colofon

Projectnaam	Uithoflijn
Projectfase	Nazorg-, Overdrachts-, Décharge- en Beëindigingsfase
Nummer	KR-WTVS-2020-2
Status	Definitief
Versie	1.0
Datum	3 september 2020

Inhoudsopgave

Colofon	2
1. Managementsamenvatting	4
2. Inleiding	6
2.1 Doel	6
2.2 Opdracht	6
2.3 Leeswijzer vervolg	6
3. Voortgang werkend tramvervoersysteem	7
3.1 Samenwerken naar volledige exploitatie	7
3.2 Stand van zaken	7
4. Voortgang Traminfrastructuur	8
4.1 Restwerkzaamheden uit de PUUR-lijst	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	15
7.1 Tijd	15
7.2 Geld	15
7.3 Risico's	19
7.4 Safety en kwaliteit	19
7.5 Buitenlandse reizen	20
7.6 Activiteiten Adviesraad Tram	20
Bijlage 1: Integrale hoofdlijnenplanning (bestuurlijke planning)	21

1. Managementsamenvatting

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

Ook in dit kwartaal was de vervoersvraag veel lager door COVID-19, maar Tram 22 kreeg langzaam wel weer meer reizigers te verwerken. Er is hard doorgewerkt aan het oplossen van een aantal technische issues om de ritfrequentie te kunnen verhogen tot 16 keer per uur per richting. Het feit dat medewerkers van de projectorganisatie, de lijnorganisatie en de partners voornamelijk vanuit huis werken kost meer tijd en aandacht van iedereen, desondanks is er voortgang gemaakt.

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

Traminfrastructuur en trammaterieel

In het tweede kwartaal is een groot deel van restwerkzaamheden aan de Traminfrastructuur tot afronding gekomen. Van de lijst met restwerkzaamheden is circa 90% gereed. Dit biedt meer zekerheid in het volledig en juist afgewikkeld krijgen van deze werkzaamheden voor het einde van 2020.

De problematiek rond de assentellers (storingen) heeft een nog hogere prioriteit gekregen daar deze een belangrijk onderdeel vormen voor een veilig en betrouwbaar tramvervoersysteem.

De overdracht van assets en documentatie aan de beheerorganisatie verloopt naar tevredenheid van beide partijen. Het proces van verificatie en validatie van het Project Programma van Eisen (PPvE) verloopt voorspoedig en bespreekpunten worden in goed overleg met de beheerorganisatie behandeld.

Exploitatie Lijn 22

Vanwege COVID-19 is de exploitatie van Lijn 22 eind maart even stil komen te liggen. Vanaf begin april is er weer voorzichtig opgestart met een dienstregeling van 6 trams per uur per richting om met name het zorgpersoneel naar en van Utrecht Science Park te kunnen vervoeren. Vanaf begin juni is de dienstregeling verder opgevoerd naar 8 trams per uur per richting. Tevens heeft in juni succesvolle aantoning van de dienstregeling '12+spits' (12 trams per uur per richting met in de ochtendspits 2 extra trams richting USP) plaatsgevonden. Er zijn altijd voldoende trams beschikbaar geweest om de dienstregeling te kunnen rijden, maar er wordt door CAF nog wel gewerkt om het aantal storingen van het materieel verder te verminderen naar het gecontracteerde niveau. De uitkomst van de klantbarometer, uitgevoerd in het eerste kwartaal van 2020, geeft een positief beeld. Tram 22 krijgt een gemiddeld rapportcijfer van 8,1 en dat ligt boven het landelijk gemiddelde van 7,8.

Planning

In *bijlage 1* is de actuele integrale hoofdlijnenplanning (bestuurlijke planning) opgenomen, die in juni is vastgesteld. Hierin is opgenomen dat het project blijft toewerken naar décharge in het vierde kwartaal van dit jaar. Een van de belangrijkste voorwaarden hiertoe is de aantoning van een ritfrequentie van 16 keer per uur per richting. Dit staat gepland in oktober 2020. Ook de andere voorwaarden voor décharge staan nog steeds gepland om in oktober dit jaar afgerond te worden. Er bestaan wel diverse onzekerheden die er toe kunnen leiden dat niet alle voorwaarden (volledig) afgerond zullen zijn. Deze onzekerheden bevinden zich deels buiten de invloedssfeer van de projectorganisatie. De projectorganisatie treft in nauw overleg met provincie en gemeente beheersmaatregelen om dit jaar décharge te krijgen.

Er heeft een onafhankelijke audit plaatsgevonden naar het proces van décharge en daaruit bleek dat het voorgenomen proces consistent en compleet is. Het advies om mijlpalen in het déchargeproces op te nemen in de stuurplanning is overgenomen. Tevens is de start gemaakt met een projectevaluatie door Berenschot, waarvan de resultaten in het derde kwartaal worden gedeeld en toegevoegd worden aan het Einddossier van het project.

De voornaamste wijziging in de bestuurlijke planning is het later in exploitatie nemen van de extra spitsritten, die bovenop de frequentie van 12 ritten per uur per richting ingezet zullen worden. Vanwege de verminderde vervoersvraag door het Corona-virus verwacht de provincie deze niet eerder in te zetten dan na de herfstvakantie van 2020 in plaats van bij de start van het nieuwe collegejaar.

Projectorganisatie

De projectorganisatie Uithoflijn is verhuisd van de tijdelijke locatie op het remiseterrein naar de nieuwe tramremise. Vanwege COVID-19 maatregelen en het nog verder inrichten van de facilitaire zaken bij de nieuwe tramremise werken de projectmedewerkers voornamelijk thuis. Waar noodzakelijk worden vergaderingen gehouden op locatie met inachtneming van de COVID-19 voorschriften. De personele bezetting van de projectorganisatie is voldoende op orde om de projectopdracht dit jaar af te ronden.

Middelen

Op basis van de prognose in deze kwartaalrapportage is het vigerende budget blijvend voldoende om het project en de projectopdracht volledig af te ronden 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 april, mei en juni 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 verkeersregelinstallaties) van belang. Deze onderdelen samen vormen een Werkend TramVervoerSysteem Uithoflijn (WTVS).

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



2.3 Leeswijzer vervolg

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

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

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

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

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

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

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

3. Voortgang werkend tramvervoersysteem

3.1 Samenwerken naar volledige exploitatie

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

	Q2 2020	Q1 2020	Toelichting bij Q2 2020
Impact tijd	● (geel)	● (geel)	Gedurende de exploitatie dient nog toegewerkt te worden naar aantoning ritfrequentie 16 keer per uur per richting, waarbij maatregelen zijn voorzien wat betreft issues binnen de traminfra, het materieel en specifiek spoorbeveiliging (URTS).
Impact geld	● (groen)	● (groen)	Het budget WTVS blijft toereikend voor het traject naar volledige exploitatie.

Systeemintegratie

De aantoning van de systeemintegratie door de projectorganisatie Uithoflijn is pas mogelijk als alle (systeem-)onderdelen gereed zijn. In het tweede kwartaal is een update van de URTS software (versie 26) geïnstalleerd en wordt toegewerkt naar installatie van de benodigde versie 27. Aan de diverse technische restwerkzaamheden van de traminfrastructuur en van het materieel wordt voortvarend gewerkt. Hiertoe wordt nauw samengewerkt met het Trambedrijf Beheer en Onderhoud en Trambedrijf Projecten.

Provincie Utrecht

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

Projectorganisatie Uithoflijn

De opdracht aan de projectorganisatie Uithoflijn is om, conform de uitgangspunten in de Bestuursovereenkomst van 20 juni 2012 en in samenwerking met alle belanghebbende partijen, een werkend tramsysteem tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park te realiseren en door middel van de coördinatie van het Proefbedrijf een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn aan te tonen. Naast deze aantoning heeft de projectorganisatie ook de verantwoordelijkheid voor het oplossen van diverse technische issues binnen de traminfrastructuur, 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. Ook is de gemeente betrokken bij het vastleggen van afspraken in beheerovereenkomsten en opstalrechten.

3.2 Stand van zaken

In 2020 wordt stapsgewijs toegewerkt naar de aantoning van een frequentie van 16 keer per uur per richting. In juni is de dienstregeling '12+spits' succesvol aangetoond en met deze dienstregeling wordt er in beginsel de gehele dag met een frequentie van 12 trams per uur per richting gereden, maar tijdens de ochtendspits worden er 2 trams extra toegevoegd waardoor er tussen 8 en 9 uur 's morgens bijna drie kwartier lang met een feitelijke dienstregeling van 15 trams per uur in de richting van USP wordt gereden (de andere kant op blijft 12 trams per uur per richting). Het passagiersaanbod is in het tweede kwartaal vanwege COVID-19 echter nog dusdanig laag dat, behalve tijdens voornoemde aantoningsdagen, er tijdens reguliere exploitatie met maximaal 8 trams per uur per richting is gereden. Uit het uitgevoerde klantenonderzoek komt een tevredenheid van 8,1 naar voren ten opzichte van een landelijk gemiddelde van 7,8.

4. Voortgang Traminfrastructuur

4.1 Restwerkzaamheden traminfra

Door de projectorganisatie is ook in het tweede kwartaal veel werk verzet om de resterende werkzaamheden aan de traminfrastructuur af te ronden. Deze “losse eindjes” zijn arbeidsintensief. Met de beheerder (TBO) is afgesproken dat met betrekking tot décharge toegewerkt wordt naar een percentage gereed van minimaal 95%. Eind tweede kwartaal was totaal circa 90% van de werkzaamheden gereed. De validatie van de

	Q2 2020	Q1 2020	Toelichting bij Q2 2020
Impact tijd	● (groen)	● (groen)	Het tijdig oplossen van restpunten blijft een punt van aandacht vanwege de aantoning van de ritfrequentie.
Impact geld	● (groen)	● (groen)	Budget blijft toereikend voor de afronding van de restwerkzaamheden in de traminfrastructuur.

gerealiseerde werkzaamheden wordt samen met de beheerder vormgegeven en verloopt zonder problemen.

Combideklaag

Met betrekking tot de combideklaag lopen er nog 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 aanbesteding hiervoor is eind tweede kwartaal zo goed als afgerond. De voorlopige gunning van het contract staat gepland voor juli 2020. De formele start van dit bouwteam is direct na de zomervakantie.

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). In het begin van het tweede kwartaal van 2020 zijn nog vier IRV's van het type 2.0 geplaatst. Ook deze IRV's worden door de beheerder gemonitord en gedragen zich storingsvrij. Tevens is de levering van de diverse onderdelen van de nog te vervangen IRV's op gang gekomen. De levering van de geassembleerde IRV's zal begin derde kwartaal plaatsvinden. De inbouw van alle IRV's 2.0 staat voor de maand augustus gepland. De werkzaamheden worden in de nacht of in het weekend uitgevoerd, waardoor de exploitatie van Lijn 22 hier geen hinder van ondervindt.

Zwerfstromen

In het tweede kwartaal van 2020 is de in het voorgaande kwartaal uitgewerkte oplossing gerealiseerd. De leidingonderbreker van de bovenleiding is “recht boven” de ES-lassen geplaatst. Beide elementen bevinden zich nu onder het viaduct van de A-27.

Tegelijkertijd is er verder gewerkt aan de aanbesteding van de ombouw van het Onderstation Sorbonnelaan. Deze ombouw is de definitieve implementatie van de maatregelen die noodzakelijk zijn om de elektromagnetische interferentie (EMI) in het sectioneringsgebied voldoende te beperken. De verwachting is dat deze aanbesteding begin derde kwartaal op Tendered zal worden gepubliceerd.

75-meter trams

Om ook functioneel en comfortabel te kunnen halteren op alle haltes met 75-meter trams, dienen er diverse aanpassingen te worden doorgevoerd. Op de haltes UCC en P+R worden hiertoe de perrons civieltechnisch aangepast. Tevens worden op alle haltes diverse kleine werkzaamheden uitgevoerd. Deze werkzaamheden worden begin derde kwartaal opgestart.

Naast deze civieltechnische werkzaamheden moeten er op de haltes UCC en P+R ook een aantal objecten worden verplaatst. Dit betreft onder andere seinen en detectielussen.

Deze aanpassingen worden ontworpen en gerealiseerd door het URTS team van het Trambedrijf in samenwerking met de leverancier Bombardier. Een concrete planning hiervoor is voornamelijk nog niet voorhanden. De verwachting is dat in het derde kwartaal hier meer duidelijkheid over bestaat.

4.2 Directieleveranties en nevenprojecten

URTS

Nadat de aanvullende opleiding aan de verkeersleiding is verzorgd door het team URTS is het trambeveiligingssysteem General Application versie 26 (Bombardier) definitief in gebruik genomen. De ontwikkeling van de benodigde versie 27 loopt volgens planning. De gerelateerde safetycase zal naar verwachting eind juli beschikbaar komen en in dezelfde maand worden de eerste testen opgestart met deze versie, die nodig is om robuust 16x per uur per richting te kunnen rijden.

De aanloop naar de start exploitatie van de UHL is in 2019 mede vertraagd doordat ten gevolge van storingen in het beveiligingssysteem (o.a. de assentellers) de infrastructuur niet de benodigde beschikbaarheid kon garanderen. Die problemen zijn toen verholpen en de UHL is op 16 december 2019 succesvol in exploitatie gegaan. De beschikbaarheid was tot begin juni 2020 goed. Vanaf dat moment treden er weer verstoringen op die hinder in de exploitatie en dus overlast voor de reiziger veroorzaken. Met inzet van de leverancier van het beveiligingssysteem (Bombardier) wordt geanalyseerd waar de plotselinge verslechterde beschikbaarheid door veroorzaakt wordt. Het feit dat de verstoring opeens is opgetreden en soms ook geruime tijd wegblijft, maakt het vinden van de oorzaak ingewikkeld. In augustus zullen de assentellers vervangen worden door een nieuwe versie alleen, zolang de oorzaak van de verstoringen niet eenduidig is, blijft het de vraag of de beschikbaarheid nu wel op het juiste niveau is én blijft.

Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS)

Het DRIS-systeem is op de perrontoewijzing na gereed en overgedragen aan de beheerder. Voor de perrontoewijzing is een tijdelijke oplossing werkzaam. De definitieve oplossing voor de perrontoewijzing zal naar verwachting 1 maand na ingebruikname van de versie 27 van de Bombardier-software kunnen worden geïmplementeerd.

Nieuwe Tramremise (NTR)

De gunning van de gasloze spuitcabine heeft plaatsgevonden. Hierdoor is het mogelijk geworden nog dit jaar ook de Spuitcabine in de werkplaats te realiseren. Alle restpunten in de werkplaats zijn afgehandeld. De voorbelasting van het parkeerterrein is verwijderd en er is gestart met de aanleg van de parkeerplaatsen. Verwachting is dat dit tijdens het derde kwartaal wordt afgerond. In het derde kwartaal kunnen tenslotte de in depot geplaatste platanen (deze bomen zijn voorafgaand aan de bouw verplaatst) op het Remiseterrein worden teruggeplaatst.

5. Voortgang Trammaterieel

Productie en kwaliteit

De productie en de kwaliteit van de CAF41 voor de SUNIJ lijn zijn onder controle. Er is geen inhaalslag mogelijk middels versnelde leveringen. Dit komt mede doordat intensieve kwaliteitscontroles in de fabriek en bij Acceptatie niet mogelijk zijn door COVID-19.

Levering

Alle CAF33 trams voor de Uithoflijn zijn geleverd en geaccepteerd. Er zijn in het tweede kwartaal van 2020 9 CAF41 trams geleverd en geaccepteerd die in 2021 zowel op de Uithoflijn als op de vernieuwde SUNIJ-lijn (project VRT) worden ingezet, zodat er met 75-meter lange trams kan worden gereden.

	Q2 2020	Q1 2020	Toelichting bij Q2 2020
Impact tijd	● (geel)	● (oranje)	Alle CAF33 trams zijn geaccepteerd. Voor de aantonningsritten (16 keer per uur per richting, gekoppeld met SUNIJ) is ook een aantal CAF41 trams noodzakelijk. COVID-19 heeft voor een vertraging in de levering van minimaal 5 trams per 31-12-2020 gezorgd. Hierop wordt strak gestuurd om verdere vertraging te voorkomen.
Impact geld	● (groen)	● (groen)	Budget blijft toereikend voor het verhelpen van de restpunten in het trammaterieel.

Technische issues

Lopende modificaties, zoals het plaatsen van een frontcamera, boegklep voor de koppelingen en software-updates worden in de remise uitgevoerd en dat verloopt naar tevredenheid. Aan het trammaterieel zijn met name software modificaties uitgevoerd om het aantal storingen te verminderen.

Exploitatie CAF33 trams

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

Extra CAF41 trams

De provincie is voornemens om 5 extra CAF41 trams bij te bestellen om de beschikbaarheid van het tramvervoersysteem tijdens de exploitatiefase te kunnen garanderen.

6. Beëindiging Bestuursovereenkomst - décharge projectorganisatie

6.1. Inleidend

Nadat de Uithoflijn / Lijn 22 eind 2019 in exploitatie is gegaan met een ritfrequentie van 10 keer per richting per uur heeft de projectorganisatie grotendeels aan haar projectopdracht voldaan. De eerste helft van 2020 is vooral gericht op het oplossen van de resterende technische issues en de afronding van de openstaande punten.

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

Het plan van aanpak is gericht op het komen tot de beëindigingsovereenkomsten en de onderliggende beheerovereenkomsten. Met deze overeenkomsten wordt helder gemaakt wie waarvoor verantwoordelijk is en hoe provincie Utrecht en gemeente Utrecht tot een eindafrekening komen tegen het einde van 2020.

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke voorwaarden het Trambedrijf stelt aan de projectorganisatie alvorens het proces tot décharge kan worden gestart alsook de mate waarin de projectorganisatie eind tweede 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.

	Q2 2020	Q1 2020	Toelichting bij Q2 2020
Impact tijd	● (geel)	● (geel)	Op verschillende activiteiten die als randvoorwaarde zijn gesteld bestaat een afhankelijkheid van besluitvorming bij partijen, waaronder gemeente en provincie alsook voortgang van technische issues. In het derde kwartaal komt er duidelijkheid over de activiteiten op het kritieke pad en volgt er besluitvorming of décharge eind 2020 haalbaar blijft.
Impact geld	● (groen)	● (groen)	Het budget is toereikend voor het afronden van openstaande punten die samenhangen met beëindiging bestuursovereenkomst en décharge projectorganisatie.

6.2 Fasering en voorwaarden

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

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

Vanwege enkele onzekerheden binnen het project en daarmee in de planning vindt besluitvorming over het starten van het proces van décharge plaats in het derde kwartaal. Dit nadat de resultaten van de onzekerheidsanalyse op de planning bekend zijn. Dan wordt aangegeven of december nog haalbaar is.

Het proces op weg naar de décharge van het project en beëindiging van de Bestuursovereenkomst is getoetst door een externe auditor. Dat heeft geleid tot een aantal aanscherpingen van het proces, waaronder het opnemen van (tussentijdse) mijlpalen in de stuurplanning. De planning tot en met het afronden van de aantonningsritten voor een frequentie van 16 keer per uur per richting, staat gepland voor medio oktober. Het afronden van alle voorwaarden voor décharge staat ook nog steeds gepland voor oktober 2020.

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

1. Een door de beheerder goedgekeurd verificatie en validatierapport waarin wordt aangetoond dat voldaan is aan de vigerende PPvE eisen (project specifiek programma van eisen).
 - a. Voor die eisen waaraan niet is voldaan, is een VTA (verzoek tot afwijking) vastgesteld.
 - b. Extra aandacht is nodig voor het aantonen van een ritfrequentie van 16 x per uur per richting,
2. Een overzicht van alle resterende technische issues, waarbij:
 - a. Minimaal 95% van de issues moeten zijn afgerond bij décharge.
 - b. Voor 5 issues zijn specifieke voorwaarden benoemd:
 - i. Geheel vervangen combideklaag Uithoflijngedebied: prijs, aannemer en plandatum uitvoering moeten minimaal bekend zijn;
 - ii. Vervangen Isolerende Rijdraad Verbinders (IRV's) vervolg: moet 100% gereed zijn;

- iii. Aanpassen Onderstation Sorbonnelaan i.v.m. zwerfstroomproblematiek: akkoord op testrapport (ook door Uithofpartners) waaruit blijkt dat de genomen maatregelen t.b.v. zwerfstroomproblematiek werken. Voorts dient ontwerp, benodigd budget, aannemer en geplande uitvoeringsdatum bekend te zijn.
 - iv. Aanpassingen t.b.v. 75 meter trams zijn gerealiseerd;
 - v. Upgrade beveiligingssoftware Bombardier naar versie 27 is afgerond en geïmplementeerd in de baan.
3. Concept Einddossier Uithoflijn (verantwoordingsrapportage) is gereed, inclusief een 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 is 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 is een intensief traject doorlopen waarbij de beheerorganisatie een controle heeft gedaan op het proces en op de producten die worden voortgebracht. De uitkomst van deze controle was positief.

De afwijkingen ten opzichte van het PPvE worden opgenomen in een zogenaamd Verzoek tot Afwijking (VTA). De voorbereidingen hiervoor zijn in het tweede kwartaal gestart. In het eerste kwartaal is als belangrijkste VTA al de rijtijd naar voren gekomen. De rijtijden van Lijn 22 stemmen niet overeen met de vooraf berekende rijtijd van gemiddeld 17 minuten. Uit een nadere analyse en onderbouwing van mogelijke maatregelen blijkt dat de aanschaf van 2 extra tramstellen de meest realistische oplossing is om tot een robuuste dienstregeling voor 16x per uur per richting te komen, met een gemiddelde rijtijd van 18 minuten.

Ad 2) Technische issues infra

De voortgang wat betreft het oplossen van issues aangaande de traminfrastructuur verloopt zeer voorspoedig en circa 90% is afgerond. De voorbereidingen voor de aanstaande vervanging van de combideklaag verlopen volgens planning en dat geldt ook voor de IRV's.

De upgrade van de software naar versie 27 is niet direct een aangelegenheid van de projectorganisatie Uithoflijn maar van het team Projecten van het Trambedrijf. Er bestaat wel een intensieve afstemming vanwege de afhankelijkheid in de systeemintegratie en de aantonningsritten voor 16 keer per uur per richting. Dit dossier ligt vanwege de afhankelijkheid van de leverancier op het kritieke pad. Naar verwachting vindt de implementatie in de baan plaats eind augustus.

Een van de déchargevoorwaarden voor het project UHL is het mogelijk maken van het halteren van 75 meter trams. Er dienen in dit kader nog vier blokken werkzaamheden uitgevoerd te worden:

1. Civieltechnisch;
2. VRI (Verkeers Regel Installatie);
3. Algemeen (spiegels afstellen, bestuurders trainen, halteringsposities markeren, enz.);
4. URTS/Bombardier (onder andere fysiek verplaatsen van een aantal seinen en Vecom-lussen).

De projectorganisatie voert blok 1 t/m 3 uit en project URTS blok 4. De blokken 1 t/m 3 zijn volgens de planning uiterlijk in oktober 2020 gereed. De planning van de werkzaamheden met betrekking tot het Bombardiersysteem is nog niet bekend. Hiertoe is een RVTO (Rail Verkeer Technisch Ontwerp) benodigd. Movares maakt momenteel dit RVTO in opdracht van de projectorganisatie.

Ad 3) Einddossier

Het Einddossier vormt in feite het slotstuk van het project, 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 op onderdelen gereed en kan naar verwachting in het derde kwartaal definitief worden gemaakt.

Een belangrijk thema vormt de goedkeurende accountantsverklaring (projectverklaring) op het project. In het eerste kwartaal zijn de verklaringen ontvangen over de jaren 2015 tot en met 2017. In de loop van het derde kwartaal worden de verklaringen over de jaren 2018 en 2019 verwacht en vervolgens wordt de controle over het jaar 2020 opgestart.

In het tweede kwartaal is opdracht gegeven aan bureau Berenschot voor het uitvoeren van een onafhankelijke en breed ingestoken projectevaluatie. Eind augustus zijn de resultaten van de evaluatie in concept beschikbaar. Het evaluatierapport en de lessons learned voor toekomstige projecten worden opgenomen in het einddossier.

Ad 4) Integrale Safetycase

De Safetycase wordt geactualiseerd met de bewijsdocumenten voor het ophogen van de ritfrequentie, het dossier over de 75-meter trams en het bijwerken van de status van een beperkt aantal documenten. 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 de projectorganisatie voert nog enkele activiteiten in overleg met de beheerorganisatie uit. In het tweede kwartaal hebben de eindmetingen voor Trillingen en EMC plaatsgevonden. De resultaten zien er goed uit en hierover worden concrete afspraken met de Uithofpartners vastgelegd in de beheerovereenkomst. Enkele uitvoeringstechnische issues uit het omgevingsmanagementplan zijn opgenomen op de lijst met restwerkzaamheden, maar vormen geen risico voor 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 het USP. 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. Sinds de tweede helft van 2019 zijn goede vorderingen gemaakt met deze vraagstukken. In aanloop naar décharge worden concept overeenkomsten nu afgerond en gereed gemaakt voor bespreking in de Stuurgroep.

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 Utrecht Science Park.

Als de beheerovereenkomsten in concept gereed zijn kunnen de overeenkomsten voor de zakelijke rechten (opstal en erfpacht) worden afgemaakt..

Voor de overeenkomsten voor het beheer van gebouwen rond de baan, zijn goede vorderingen gemaakt. 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 derde kwartaal van 2020 worden gesloten.

Ad 7) Overdracht documentatie

Gedurende het tweede kwartaal is intensief overleg geweest tussen de projectorganisatie en de beheerorganisatie over de documentatie. Dit heeft geresulteerd in afspraken over de laatste onderdelen. De finale overdracht kan plaatsvinden zodra de laatste restpunten betreffende de infrastructuur en het materieel zijn afgewikkeld. Op deze voorwaarde worden geen bijzonderheden verwacht.

7. Projectbeheersing

7.1 Tijd

Het kritieke pad tot afronding van de voorwaarden voor décharge ligt bij de aantoning van de ritfrequentie van 16 trams per uur per richting in oktober 2020 (herfstvakantie). Deze aantoning is een van de voorwaarden voor het kunnen verlenen van décharge aan de projectorganisatie Uithoflijn voor eind dit jaar.

In het tweede kwartaal is de stuurplanning bijgewerkt op basis van de uitgangspunten en voorwaarden ten aanzien van décharge. De planning is in juni 2020 afgerond om voorgelegd te kunnen worden aan de Stuurgroep in juli. Op deze Stuurplanning is een onzekerheidsanalyse (probabilistische analyse) gedaan, gebaseerd op risicosessies die in juni zijn gehouden.

De eerder afgegeven haalbaarheid van 85% voor décharge eind 2020 blijft onder druk staan. De onzekerheid zit vooral in de planning van de activiteiten in het derde kwartaal, met name de aantoning van de 16x per uur per richting. Diverse beheersmaatregelen om de mijlpalen te halen worden uitgewerkt. In *bijlage 1* is de bestuurlijke planning weergegeven zoals deze eind juni is vastgesteld.

7.2 Geld

Financiën Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)

Budget (opbouw)

(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q2-2020					Q1-2020	Δ Q2 - Q1	
	Budget	Extra budget Uithoflijn			Budget	Budget	Budget	
	Initieel	Scope	Meerkstn	Uitloop	subtotaal	Totaal	Mutatie	
Infra	€ 341,5		€ 5,5	€ 18,7	€ 24,2	€ 365,7	€ 365,7	€ 0,0
Overige		€ 5,0	€ 14,9	€ 7,4	€ 27,3	€ 27,3	€ 26,8	€ 0,5 ¹⁾
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 341,5	€ 5,0	€ 20,4	€ 26,1	€ 51,5	€ 393,0	€ 392,5	€ 0,5
Voorbereiding Exploitatie en Beheer		€ 20,0	€ 0,2	€ 12,2	€ 32,4	€ 32,4	€ 32,3	€ 0,1 ¹⁾
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 341,5	€ 25,0	€ 20,6	€ 38,3	€ 83,9	€ 425,4	€ 424,8	€ 0,6
Materieel	€ 84,9					€ 84,9	€ 84,9	€ 0,0

1) administratief technische correcties

Het budget voor het Werkend Trams Vervoer Systeem (WTVS) is einde tweede kwartaal 2020 voor een bedrag van € 0,6 mln. naar boven bijgesteld ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q1-2020) als gevolg van administratief technische correcties uit Q4-2019; het vigerende budget bedraagt nu € 425,4 mln. (was € 424,8 mln. in Q1-2020). Het vigerende budget voor Materieel is ongewijzigd en bedraagt € 84,9 mln. Het vigerende budget voor Infrastructuur is inclusief het extra budget/ financiering ad. € 83,9 mln. dat in februari 2018 na besluitvorming door Staten en de Raad beschikbaar is gesteld. In de rapportageperiode zijn er geen gelden vrijgegeven door de Directieraad ter dekking van eventuele meerkosten en/of uitloopkosten.

Prognose Eindstand (opbouw)

(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q2-2020	Q1-2020	Δ Q2 - Q1
	Prognose Totaal	Prognose Totaal	Prognose Mutatie
Infra	€ 358,3	€ 357,2	€ 1,1
Overige	€ 26,8	€ 26,8	€ 0,0
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 385,1	€ 384,0	€ 1,1
Voorbereiding Exploitatie en Beheer	€ 32,2	€ 32,2	€ 0,0
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 417,3	€ 416,2	€ 1,1
Materieel	€ 80,2	€ 74,7	€ 5,5

De prognose eindstand voor het Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS) is einde tweede kwartaal 2020 (Q2-2020) gestegen ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q1-2020); deze bedraagt in totaal € 417,3 mln. (was € 416,2 mln. in Q1-2020). De stijging van € 1,1 mln. bestaat uit mutaties binnen de Infra, waaronder een correctie op de hogere personeelskosten in verband met het langer in standhouden van de projectorganisatie (+ € 0,2 mln.) een daling plan- en VAT kosten (- € 0,2 mln.) en extra kosten voor getroffen nood- en herstelmaatregelen op het vlak van de combideklaag en Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) (+€ 1,1 mln.). De risicoreservering is vrijwel ongewijzigd.

De prognose voor Materieel is met € 5,5 mln. gestegen ten opzichte van de vorige rapportageperiode (Q1-2020); deze bedraagt € 80,2 mln. (was € 74,7 mln. in Q1-2020). De stijging € 5,5 mln. is het gevolg van mitigerende maatregelen die zijn getroffen naar aanleiding van de gestelde eis ten aanzien van de maximale rijtijd. De stuurgroep Uithoflijn heeft voorgesteld om vanuit het project € 5,5 mln. over te dragen aan de provincie als bijdrage in de aanschaf van twee extra CAF-tramstellen die in totaal ca. € 17,0 mln. kosten. Als voorwaarde is door de stuurgroep gesteld dat de provincie instemt met het Voorstel tot Afwijking (VTA) rijtijden (gemiddelde rijtijd van 18 minuten in plaats van de 17 minuten eis).

De bijdrage is ten laste van het budget materieel gebracht, waarbij vooralsnog is afgesproken dat bij de beëindiging van het project definitief wordt vastgesteld uit welke budget (WTVS of Materieel) deze middelen worden gedekt.

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

	Q2-2020			Q1-2020	Δ Q2 - Q1
	Budget Totaal	Prognose Totaal	Resultaat B-P	Resultaat B-P	Resultaat Mutatie
Infra	€ 365,7	€ 358,3	€ 7,4	€ 8,5	- € 1,1
Overige	€ 27,3	€ 26,8	€ 0,5	€ 0,0	€ 0,5
Werkend Tram Systeem (WTS)	€ 393,0	€ 385,1	€ 7,9	€ 8,5	- € 0,6
Vorbereiding Exploitatie en Beheer	€ 32,4	€ 32,2	€ 0,2	€ 0,1	€ 0,1
Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS)	€ 425,4	€ 417,3	€ 8,1	€ 8,6	- € 0,5
Materieel	€ 84,9	€ 80,2	€ 4,7	€ 10,2	- € 5,5

De verwachte budgetresultaten voor het Werkend Tram Vervoer Systeem (WTVS) en Materieel zijn einde tweede kwartaal 2020 beiden positief, maar in totaal met € 6,0 mln. afgenomen, namelijk met € 0,5 mln. voor WTVS en € 5,5 mln. voor Materieel, als gevolg van de hogere Prognose Eindstand. De verwachte budgetresultaten bedragen respectievelijk € 8,1 mln. voor WTVS (was € 8,6 mln. in Q1-2020) en € 4,7 mln. voor Materieel (was € 10,2 mln. in Q1-2020).

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

De zelfstandige rapportage van de projectorganisatie Uithoflijn (POUHL) is met ingang van 2020 geïntegreerd in de WTVS-rapportage. Het is een verbijzondering van het Werkend Tram Systeem WTS. In deze sub-paragraaf wordt ingegaan op de financiële ontwikkeling van POUHL, met name de prognose eindstand per einde Q2 2020, het effect op het projectbudget en de status van de controleverklaringen over de jaren 2015 – 2019 (en 2020). Verder zijn de financiële detailoverzichten toegevoegd.

Toelichting financiën

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

Infra (opbouw)

(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q2-2020	Q1-2020	Δ Q2 - Q1
Infra <i>conform financiële baseline 5.0</i>	Project totaal	Project totaal	Project mutatie
Budget (B)	€ 365,7	€ 365,7	€ 0,0
Prognose Eindstand (P)	€ 358,3	€ 357,2	€ 1,1
Budgetresultaat (B-P)	€ 7,4	€ 8,5	-€ 1,1
Gewogen integraal projectrisico	€ 5,4	€ 5,4	€ 0,0

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

- Het budget is ongewijzigd € 365,7 mln.
- De prognose eindstand is toegenomen met € 1,1 mln. en is € 358,3 mln. (was € 357,2 mln. in Q1-2020). Deze toename bestaat uit een correctie voor hogere personeelskosten (€ 0,2 mln.) en lagere plan en VAT kosten (-€ 0,2 mln.) als gevolg van het langer in stand houden van de projectorganisatie en hogere bouwkosten (+ €1,1 mln.) als gevolg van getroffen nood- en herstelmaatregelen op het vlak van de combideklaag en Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) en vrijwel gelijk gebleven risicoreservering (- € 0,0 mln.).
- Het gewogen integraal projectrisico is herijkt en bedraagt € 5,4 mln. (was € 5,4 mln. in 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. De ontwikkeling van de risicoreservering ligt in lijn met de ontwikkelingen en de afrondende fase van het project.

Materieel (opbouw)

(bedragen x € 1,0 mln.)

	Q2-2020	Q1-2020	Δ Q2 - Q1
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)	€ 80,2	€ 74,7	€ 5,5
Budgetresultaat (B-P)	€ 4,7	€ 10,2	€ -5,5
Gewogen integraal projectrisico	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,0

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

- Het budget is ongewijzigd € 84,9 mln.
- De prognose eindstand is gestegen met € 5,5 mln. als gevolg van het besluit door de stuurgroep om dit bedrag over te dragen aan de provincie als bijdrage in de aanschaf van 2 CAF-trams (totale aanschafbedrag € 17,0 mln.). De extra trams worden aangeschaft in het kader van getroffen mitigerende maatregelen als gevolg van het niet kunnen voldoen aan de gestelde eis van de maximale rijtijd van 17 minuten per rijrichting.
- Het gewogen integraal projectrisico is ongewijzigd € 0,4 mln.

Toelichting controlewerkzaamheden voor de jaren 2015 tot en met 2019

De accountant is ook in de afgelopen periode nog bezig geweest met de controles. De controlewerkzaamheden voor de jaren 2015 t/m 2017 zijn afgerond en voorzien van een goedkeurende verklaring. De controlewerkzaamheden voor de jaren 2018 en 2019 worden naar verwachting gedurende het derde kwartaal afgerond. Kort daarna zullen ook de controlewerkzaamheden starten voor het jaar 2020.

Financiële detailoverzichten van het project.

Rapportage Q2-2020; Totaal project Uithoflijn; deel infra

bedrag x € 1

Omschrijving	Actueel budget	Aangevane verplichtingen	Realisatie 2020	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Historische Kosten	€ 24.251.436	€ 24.251.436	€ -	€ 24.251.436	€ -	€ 24.251.436
Totaal personele kosten (P)	€ 31.023.837	€ 33.841.566	€ 977.321	€ 32.748.798	€ 371.007	€ 34.212.574
Totaal Plan- en VAT kosten (EAT)	€ 21.451.015	€ 19.482.487	€ 567.997	€ 18.785.966	€ 876.926	€ 20.359.413
Totaal kosten PEAT	€ 52.474.852	€ 53.324.054	€ 1.545.318	€ 51.534.764	€ 1.247.933	€ 54.571.987
Totaal Bouw kosten	€ 278.121.278	€ 268.016.626	€ 1.023.814	€ 262.806.184	€ 6.090.888	€ 274.107.515
Onvoorzien	€ 10.896.617					
Totaal geraamde kosten Uithoflijn	€ 365.744.183	€ 345.592.116	€ 2.569.132	€ 338.592.383	€ 7.338.822	€ 352.930.937
Verwachtingswaarde Risicodossier Q2-2020						€ 5.418.750
RESULTAAT: Totaal kosten + verwachtingswaarde risicodossier						€ 358.349.688

DEKKING

Omschrijving	Actueel budget	Aangevane verplichtingen	Realisatie 2020	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Dekking	€ 366.728.023	€ 263.672.001	€ -	€ 263.672.001	€ 103.056.022	€ 366.728.023
Dekkingsresultaat = Actueel Budget - Resultaat						€ 8.378.336

Rapportage Q2-2020; Totaal project Uithoflijn; deel Materieel

bedrag x € 1

Omschrijving	Actueel budget	Aangevane verplichtingen	Realisatie 2020	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Totaal personele kosten (P)	€ 2.508.109	€ 2.378.990	€ 32.384	€ 2.327.604	€ -	€ 2.378.990
Totaal Plan- en VAT kosten (EAT)	€ 3.277.696	€ 2.600.206	€ 113.422	€ 2.567.463	€ 539.000	€ 3.139.206
Totaal kosten PEAT	€ 5.785.805	€ 4.979.196	€ 145.807	€ 4.895.067	€ 539.000	€ 5.518.196
Aanschaf Materieel	€ 68.615.194	€ 57.593.704	€ 201.826	€ 57.182.603	€ 16.660.000	€ 74.253.704
Onvoorzien	€ 10.534.040					
Totaal geraamde kosten Materieel	€ 84.935.039	€ 62.572.900	€ 347.633	€ 62.077.671	€ 17.199.000	€ 79.771.900
Verwachtingswaarde Risicodossier Q2-2020						€ 425.000
RESULTAAT Totaal kosten + verwachtingswaarde risicodossier						€ 80.196.900

DEKKING

Omschrijving	Actueel budget	Aangevane verplichtingen	Realisatie 2020	Realisatie totaal	Inschatting nog te gaan	Prognose eindstand
Dekking	€ 84.935.039				€ 84.935.039	€ 84.935.039
Dekkingsresultaat = Actueel Budget - Resultaat						€ 4.738.139

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 met 18.750 euro.

De financiële ontwikkeling ziet er daarmee als volgt uit:

Uithoflijn	Stand maart 2020		Stand juni 2020		Verschil
	Omvang Gewogen	Aantal	Omvang Gewogen	Aantal	
Contract Materieel	€ 425.000,-	2 risico's	€ 425.000,-	2 risico's	--
Contract Infrastructuur	€ 5.437.500,-	10 risico's	€ 5.418.750,-	9 risico's	-/- € 18.750,-

Toelichting:

Materieel

Het overzicht laat geen wijziging zien van de risico omvang van het materieel contract.

Infrastructuur

Het Infrastructuur contract kent een beperkte afname in de gewogen waardering. Dat is het gevolg van een gewijzigde waardering van de volgende risico's:

- 120 Leveranties provincie of gemeente Utrecht compliceren decharge projectorganisatie; **hoger gewaardeerd** door de problematiek rondom de assentellers waardoor de planning van de aantoning voor 16 keer per uur per richting in het geding komt.
- 137a Integratie TIUHL met systemen PU-OV functioneert nog niet volledig; **hoger gewaardeerd** eveneens voortkomend uit de assenteller problematiek.
- 128 Discrepancie tussen op te leveren werk en acceptatie door beheerders en eigenaren; **hoger gewaard** vanwege de benodigde tijd en inspanning die nodig zijn voor het verkrijgen van de diverse overeenkomsten benodigd voor décharge.
- 110 Afspraken met omgevingspartijen over beheer, beheergrenzen en onderhoud van objecten zijn niet tijdig overeengekomen; **hoger gewaardeerd** vanwege het benodigde aantal opstalovereenkomsten en nog lopende discussie met gebouw eigenaren over beheerkosten van objecten lang de trambaan (onder andere de discussie met UMC).
- 253b Kwaliteit van gerealiseerde bovenbouw is lager dan verwacht of voldoet niet; **lager gewaardeerd** omdat het plaatsen van nieuwe IRV's (test) goed heeft uitpakkt.
- 086 Topeis (17 minuten rijtijd) wordt niet gehaald; **gesloten** vanwege de overeengekomen VTA (gemiddelde rijtijd wordt 18 minuten, er worden twee extra 41m voertuigen aangeschaft).

7.4 Safety en kwaliteit

Aan de integrale safety case Uithoflijn zoals geleverd voor start exploitatie eind 2019 zijn in deze periode geen aanpassingen geweest. Het safety team heeft haar inzet geleverd aan de verificatie van de PPvE, handboek eisen (Project Programma van Eisen), OVS eisen en eisen vanuit opdrachtgevers om met name het verificatie rapport PPvE te genereren. Dit in goede afstemming met de beheerder.

Er is een opname van de haltes uitgevoerd en er is een fotorapportage gemaakt voor de verificatie van de PPvE eisen. Voor de halte Vaartsche Rijn is een memo opgesteld over het overpad en het zicht van de trambestuurder hierop. Daarover is nauw overleg gevoerd met de Safetymanager van de beheerder.

Daarnaast is het informatiedossier ritfrequentie 12 keer per uur per richting + 2 spitsritten opgesteld. 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.

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 wordt een informatiedossier om de inspectie ILT te informeren opgesteld:

- informatiedossier infrastructuur aanpassing 75 meter tram. Dit betreft de bewijsvoering dat de aanpassingen aan halte UCC en halte P+R Science Park veilig gebruikt kunnen worden voor de gekoppelde trams met een lengte van 75 meter.
- informatiedossier Uithoflijn ten behoeve van décharge. Dit betreft de update van de integrale safety case en de update van het informatiedossier Uithoflijn voor het moment van décharge van de projectorganisatie.

7.5 Buitenlandse reizen

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

7.6 Activiteiten Adviesraad Tram

In het tweede kwartaal van 2020 heeft de Adviesraad één 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. De aanstelling van de voorzitter en leden van de Adviesraad is per 1 juni 2020 verlengd tot 1 januari 2021, zodat de Adviesraad geconsulteerd kan worden tot en met de voorgenomen décharge van het project Uithoflijn eind 2020 en daarnaast ook betrokken kan worden bij het project VRT (vernieuwing SUNIJ-lijn).

Bijlage 1: Integrale hoofdlijnenplanning (bestuurlijke planning)

In het tweede kwartaal is de integrale hoofdlijnenplanning opnieuw vastgesteld (versie juni 2020) op basis van de onderliggende stuurplanning. De integrale hoofdlijnenplanning is in 2020 gericht is op de aantoning van een ritfrequentie van 16 keer per uur per richting met een rijtijd van gemiddeld 18 minuten en de afronding en/of overdracht van de laatste technische issues.

