



AANVRAAG AANVULLEND KREDIET PROJECT VERNIEUWDE REGIONALE TRAMLIJN

***GERICHT OP BEHEERSING IMPACT RISICO'S CORONA, BAANSTABILITEIT
EN SPLEETBREEDTE***



OPBOUW PROGNOSE PROJECT VERNIEUWDE REGIONALE TRAMLIJN (VRT)

VOOR AANVRAAG AANVULLEND KREDIET IN HET KADER VAN BEHEERSING RESERVERING VOOR RISICO'S CORONA, BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE

- DEEL A – OPBOUW PROGNOSESTAND ZONDER CORONA, BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE
- TOELICHTING OP UITGANGSPUNTEN BANDBREEDTE VOOR INSCHATTING CORONA
- DEEL B.1 OPBOUW PROGNOSE VOOR ONDERDELEN CORONA, BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE (MET UITGANGSPUNT HOGE BANDBREEDTE VOOR CORONA)
- DEEL B.2 OPBOUW PROGNOSE VOOR ONDERDELEN CORONA, BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE (MET UITGANGSPUNT LAGE BANDBREEDTE VOOR CORONA)
- DEEL C – OPBOUW EINDPROGNOSE TOTAAL
- DEEL D – BENODIGD AANVULLEND KREDIET



DEEL A –OPBOUW PROGNOSESTAND ZONDER CORONA, BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE

TOTAAL OPBOUW	
DEEL 1	
A. Realisatie YTD (SAP d.d. 30-4)	
B. Openstaande verplichting (SAP 30-4)	
C. Verplichting nog aan te gaan	
D.Ambtelijk opdrachtgeversrisico + waarde van project VRT risicodossier (corona)	
E.Ambtelijk opdrachtgeversrisico + waarde van project VRT risicodossier (excl. corona) en (exl reeds bestaande risicoreservering baanstabilliteit en spleetbreedte)	
F.Ambtelijk opdrachtgeversrisico (generiek onvoorzien)	
G. Reservering Alliantie-overeenkomst (openstaande verplichting)	
-Vrijval weggevalen risico's uit Alliantie-overeenkomst	
H. Reservering Alliantie-fonds (openstaande verplichting)	
Totaal prognose	
-correctie meerkosten post A (worden bij meerkosten deel B opgenomen)	
Totaal prognose zonder meerkosten corona, baanstabilliteit en spleetbreedte	166.775.284,86



DEEL B –OPBOUW PROGNOSE VOOR ONDERDELEN CORONA, BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE

UITGANGSPUNTEN VOOR LAGE EN HOGE BANDBREEDTE INSCHATTING VOOR BEHEERSING RISICO'S CORONA

Materieel – VAT kosten	Het langer doorlopen van dit deelproject is naar verwachting circa 3-5 maanden door de verlate levering van het trammaterieel. De meerkosten zijn gerelateerd aan de continuering van projectteam + TBO (incl. inhuur, verwachting).
BAM -Contract	De bovengrens van de opgenomen bandbreedte bij dit projectonderdeel zal naar verwachting (ca. 90% kans) aansluiten op de nog te ontvangen onderbouwing vanuit BAM bij eventueel verzoek tot meerkosten door corona.
BAM VAT kosten	Er is rekening gehouden met meerkosten, uitgaande van 2 (ondergrens) – 3 maanden(bovengrens) extra inzet.
Vervangend vervoer TVP 2020	In de prognose Q1 is reeds rekening gehouden met een verlenging van 2 weken extra voor inzet vervangend vervoer/verbussing. Additioneel is een inschatting gemaakt voor mogelijke uitloop van 6–10 weken. Voor de ondergrens rekenen we nu met 1,5 vergroting van bus intensiteit door 1,5 meter inrichting en voor de bovengrens met 1,75 intensiteit vergroting die nodig is voor 1,5 meter inrichting vervangend vervoer.
Vervangend vervoer Nieuwegein City 2021	Voor vervangend vervoer Nieuwegein City houden we ook rekening met effect van corona op bus-intensiteit, ook hier weer: voor de ondergrens rekenen we nu met 1,5 vergroting van intensiteit door 1,5 meter inrichting en voor de bovengrens met 1,75 intensiteit vergroting die nodig is voor 1,5 meter inrichting vervangend vervoer.
Nieuwegein City VAT-kosten	Er is rekening gehouden met meerkosten, uitgaande van 2 (ondergrens) – 3 maanden (bovengrens) extra inzet.
Plan-Organisatie VAT kosten	Er is rekening gehouden met meerkosten, uitgaande van 2 (ondergrens) – 3 maanden (bovengrens) extra inzet en extra inzet Croon Advocaten.



DEEL B.1 –OPBOUW PROGNOSE VOOR ONDERDELEN CORONA, BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE GEREKEND MET HOGE BANDBREEDTE CORONA

DEEL 2 Meerkosten benodigd in prognose voor beheersing risico's Corona, Baanstabiliteit en Spleetbreedte

Extra meerkosten corona (hoge bandbreedte)

Materieel	
Ombouw Sunijlijn - Contract BAM	
Ombouw Sunijlijn - VAT kosten PU	
Vervangend vervoer 2020 (Ombouw SUNIJ)	
Vervangend vervoer 2021 Nieuwegein City	
Nieuwegein City - VAT-kosten	
Plankosten/ organisatiekosten VRT totaal	
+ correctie reeds opgenomen reservering voor risico's die door corona effecten in Q1-2020	
Extra kosten baanstabiliteit	
" risico RIS-0162 Baanstabiliteit onvoldoende op een traject van 2700 meter voor het gebruik van CAF-materieel.	
* risico RIS-0167 Afschuiven van het baanlichaam IJsselstein	
* aanvullende risicoreservering onvoorzien benodigd voor baanstabiliteit	
Extra kosten spleetbreedte	
* RIS-0094 Niet gedragen ontwerp oplossing spleetbreedte	
* RIS-0157 Er moeten technische aanpassingen uitgevoerd worden naar aanleiding van de discussie over de instapsituatie voor minder validen.	
* aanvullende risicoreservering onvoorzien benodigd voor spleetbreedte	



DEEL B.2 –OPBOUW PROGNOSE VOOR ONDERDELEN CORONA, BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE GEREKEND MET LAGE BANDBREEDTE CORONA

DEEL 2 Meerkosten benodigd in prognose voor beheersing risico's Corona, Baanstabiliteit en Spleetbreedte

Extra meerkosten corona (lage bandbreedte)

Materieel	
Ombouw Sunijlijn - Contract BAM	
Ombouw Sunijlijn - VAT kosten PU	
Vervangend vervoer 2020 (Ombouw SUNIJ)	
Vervangend vervoer 2021 Nieuwegein City	
Nieuwegein City - VAT-kosten	
Plankosten/ organisatiekosten VRT totaal	
+ correctie reeds opgenomen reservering voor risico's die door corona effecten in Q1-2020	
Extra kosten baanstabiliteit	
" risico RIS-0162 2 Baanstabilliteit onvoldoende op een traject van 2700 meter voor het gebruik van CAF-materieel	
* risico RIS-0167 Afschuiven van het baanlichaam IJsselstein	
* aanvullende risicoreservering onvoorzien benodigd voor baanstabiliteit	
Extra kosten spleetbreedte	
* RIS-0094 Niet gedragen ontwerp oplossing spleetbreedte	
* RIS-0157 Er moeten technische aanpassingen uitgevoerd worden naar aanleiding van de discussie over de instapsituatie voor minder validen.	
* aanvullende risicoreservering onvoorzien benodigd voor spleetbreedte	



DEEL C OPBOUW EINDPROGNOSE TOTAAL

	PROGNOSE	
PROGNOSESTAND ZONDER CORONA, BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE		
	LAGE BANDBREEDTE CORONA	HOGE BANDBREEDTE CORONA
PROGNOSE CORONA		
PROGNOSE BAANSTABILITEIT		
PROGNOSE SPLEETBREEDTE		
EINDPROGNOSE VRT LAAG	182.371.309	
EINDPROGNOSE VRT HOOG	186.057.891	



DEEL D – BENODIGD AANVULLEND KREDIET

	VARIANT LAAG		VARIANT HOOG
HUIDIG BUDGET VRT	165.200.000	HUIDIG BUDGET VTR	165.200.000
EINDPROGNOSE VRT LAAG	182.371.309	EINDPROGNOSE VRT HOOG	186.057.891
BENODIGD KREDIET ONDERGRENS	17.171.309	BENODIGD KREDIET BOVENGRENS	20.857.891

MEMORANDUM



PROVINCIE :: UTRECHT

DATUM	6-7-2020
AAN	Provinciale Staten
VAN	Gedeputeerde Staten
DOORKIESNUMMER	-
ONDERWERP	Beantwoording vragen Statencommissie Milieu en Mobiliteit m.b.t. project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Geachte leden van Provinciale Staten,

Zoals bij de Statencommissie Milieu en Mobiliteit d.d. 17 juni jl. toegezegd wil ik middels deze memo de door u gestelde vragen inzake het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) beantwoorden.

Vraag: Sinds wanneer is de nieuwe regelgeving ten behoeve van de stabiliteitsberekeningen van toepassing en waarom heeft de provincie daar niet eerder op geanticipeerd. Zulke regelgeving komt toch niet zomaar uit de lucht vallen? (PVV)

Antwoord: De provincie heeft hier niet eerder op geanticipeerd omdat de huidige situatie geen directe aanleiding geeft tot het verwachten van een stabiliteitsprobleem. In de voorbereiding van het project is een Geotechnische analyse van de onderbouw door een extern ingenieursbureau gemaakt. De conclusie van deze analyse op 16 juni 2016 luidt: "Uit de uitgevoerde inspectie en beoordeling van de onderhoudsgegevens blijkt dat het niet te verwachten is dat de baan een stabiliteitsprobleem kent. De huidige baan kent met name problemen met betrekking tot wateroverlast alsmede een nagenoeg verdwenen inspectiepad (circa 1025 – 2200 m). Daarnaast zijn er kleine gebreken geconstateerd welke deels door achterstallig onderhoud komen en deels worden veroorzaakt door derden".

Hierbij geldt dat voor de bestaande bouwwerken (zoals de SUNIJ-lijn) de oude normering geldt. Omdat de belasting op de ondergrond zal toenemen door de zwaardere trams en intensiever gebruik, zijn bij de uitwerking van het Definitief Ontwerp controleberekeningen uitgevoerd en is gebleken kan deze conclusie niet zonder meer ook voor de toekomstige situatie getrokken worden en is aanvullend grondonderzoek uitgevoerd. Mogelijk blijkt uit het aanvullende grondonderzoek dat de conclusie uit 2016 alsnog terecht was. Indien blijkt dat er toch aanvullende maatregelen nodig zijn dan geldt voor de nieuwe bouwwerken zoals het plaatsen van de damwanden een nieuwe (strengere) normering die vanaf 2016 geldt.

Vraag: Als er meer automobilisten in het OV (i.c. de Uithoflijn) gaan reizen, zou dan de meeropbrengst van de OV-kaartjes een compensatie kunnen zijn voor de provincie voor de lagere opbrengst van de Motor Rijtuigen Belasting? (50+)

Antwoord: In algemene zin is er geen directe relatie tussen de opbrengsten van de MRB en de opbrengsten van het provinciale OV. Verder is het zo dat lang niet alle automobilisten die door het aantrekkelijke tramproduct naar het Utrecht Science Park over zouden stappen naar het OV uit de provincie Utrecht komen. Dus een overstappende automobilist is niet per se inkomstenderving bij de MRB voor de provincie Utrecht. Ook houden veel automobilisten, die bijvoorbeeld overstappen naar het OV voor woon-werkverkeer, toch voor de overige reizen hun auto aan. Ze blijven dan gewoon MRB betalen. Daarnaast geldt dat de provincie Utrecht voor de U-OV concessie waaronder de Uithoflijn valt, zelf opbrengstverantwoordelijk is. Meer opbrengsten door verkochte tramkaartjes leiden op grond van de afgesloten contracten tot minder subsidiebijdrage aan de vervoerder. En dat zorgt weer voor een minder groot beslag van de OV-exploitatie op de provinciale middelen. Dus voorzichtige conclusie, meer overstappende automobilisten naar de Uithoflijn betekent weinig voor de opbrengsten van de MRB maar wel meer opbrengst van OV reizigers voor de provincie, omdat de provincie opbrengstverantwoordelijk is. Als de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is, zoals in de Syntus-concessie dan gaan deze meer opbrengsten naar de vervoerder. Dan is echter meestal aan de voorkant van het contract wel een bieding gedaan op een realistische inschatting van de reizigersgroei.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Arne Schaddelee,
Gedeputeerde Mobiliteit

MEMORANDUM



PROVINCIE :: UTRECHT

DATUM 6-7-2020
AAN Provinciale Staten
VAN Gedeputeerde Staten
DOORKIESNUMMER
ONDERWERP Indienststelling Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Geachte leden van Provinciale Staten,

Het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) is volop in uitvoering. Afgelopen weken is door de hoofdaannemer een start gemaakt met de ombouw SUNIJ-lijn. Het is goed om te zien dat de uitvoering van de werkzaamheden naar omstandigheden voortvarend verloopt. Daarnaast is meer inzicht in de vertraagde levering van de nieuwe trams uit Spanje. Dit betekent dat ook meer duidelijkheid is over de data van indienststelling van de verschillende tracédelen. Zoals bij Statencommissie Milieu en Mobiliteit d.d. 17 juni jl. toegezegd wil ik u middels deze memo informeren over de achtergrond hiervan.

De data van indienststelling zijn, zoals nu voorzien, afhankelijk van:

- a. de uitvoering van de werkzaamheden aan de SUNIJ-lijn door de hoofdaannemer en
- b. het beschikbare trammaterieel om een robuuste dienstregeling te kunnen rijden.

Planning en uitvoering werkzaamheden SUNIJ-lijn

De uitvoering van de werkzaamheden door de hoofdaannemer verloopt naar omstandigheden voorspoedig. De gewijzigde planning gaat uit van indienststelling op 21 september 2020. Dit betekent een uitloop van 4 weken ten opzichte van de oorspronkelijke datum indienststelling.

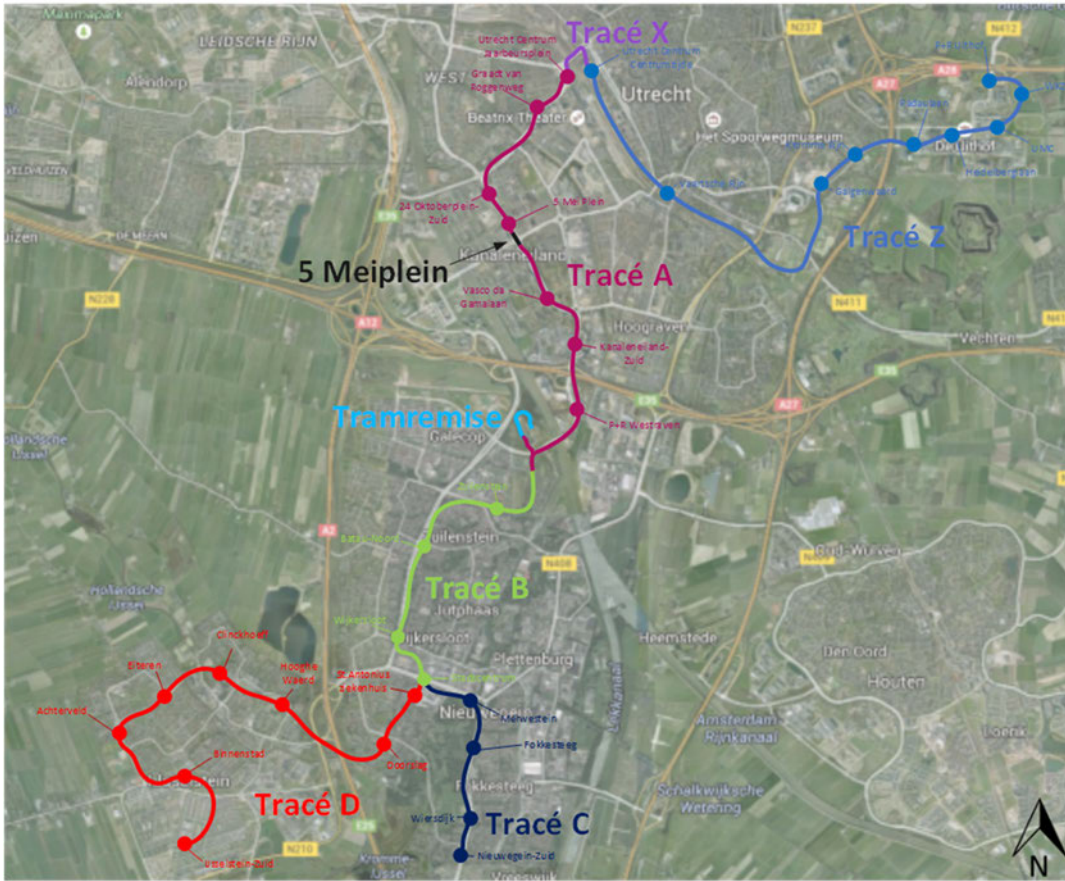
Levering materieel (CAF-trams) en start exploitatie

De start van de exploitatie is niet alleen afhankelijk van de oplevering door de hoofdaannemer maar ook van de beschikbaarheid van voldoende CAF materieel. Het op 21 september geleverde aantal trams is niet voldoende om een betrouwbare dienstregeling te kunnen rijden op alle tracés. Daarom is onderzocht of het mogelijk is om met de beschikbare trams wel al een deel van de SUNIJ-lijn in exploitatie te nemen. Hieruit is gebleken dat het traject Jaarbeursplein – Nieuwegein Zuid na afronding van de werkzaamheden en het proefbedrijf in dienst kunnen worden genomen. Dit zal, zoals nu voorzien, op 21 september 2020 zijn. Het traject St. Antonius – IJsselstein Zuid wordt volgens de huidige prognose op 25 oktober in dienst genomen. Op deze manier kunnen reizigers op een groot deel van het traject gebruik maken van de vernieuwde lijn en het nieuwe lagevloer materieel.

Met deze keuze ontstaat ook meer ruimte in de planning om de issues van baanstabieleit en spleetbreedte (welke vooral o het traject St. Antonius – IJsselstein Zuid spelen) verder te mitigeren. De reizigers zullen hierdoor op dit traject langer gebruik moeten maken van vervangend busvervoer.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Arne Schaddelee,
Gedeputeerde Mobiliteit



Tracédelen SUNIJ-lijn

MEMORANDUM



PROVINCIE :: UTRECHT

DATUM 9-7-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER -
ONDERWERP SUNIJ-lijn baanstabiteit, Onderzoeksresultaten en mitigerende maatregelen

Beste Arne,

Met dit memo willen we je bijpraten over de ontwikkelingen omtrent de baanstabiteit op de SUNIJ-lijn. Op basis van de resultaten van de bodemonderzoeken kan worden bepaald welke maatregelen getroffen moeten worden. Afgelopen week hebben wij de ontvangen resultaten beoordeeld. Onderstaand is per tracé aangegeven wat de resultaten en risico's zijn.

Tracé A

Baanstabiteit is geen issue.

Tracé B

Baanstabiteit is geen issue.

Tracé C

Op tracé C1 voldoet de baanstabiteit niet. Hierdoor dienen mitigerende maatregelen te worden toegepast. De oplossing zal in beginsel het plaatsen van damwanden zijn. Vandaag zal worden bekeken welke uitvoeringsmethoden mogelijk zijn. Indien maatregelen vanaf het water kan worden uitgevoerd dan zullen de tijdsrisico's minimaal zijn. Indien maatregelen vanaf het spoor uitgevoerd dienen te worden, dan staat de planning onder druk.

Tracé D

Op tracé D voldoet de baanstabiteit niet en zullen sowieso damwanden geplaatst moeten worden. Dit is voorzien in de planning. Op 1 locatie op dit traject, zijnde locatie D4 over een lengte van ca 250m, wordt op dit moment nog een nadere analyse uitgevoerd. Uit deze nadere analyse kan blijken dat deze locatie toch nog voldoet.

Financiële consequenties

Bij de aanvraag van het aanvullend krediet is rekening gehouden met alle bovenstaande opties. Er is dus voldoende financiële ruimte voor de maatregelen op tracé C en tracé D.

DATUM 16-9-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER 06-[REDACTED] / 06-[REDACTED]
ONDERWERP Wekelijkse update voortgang VRT Ombouw SUNIJ-lijn, week 38

Beste Arne,

Zoals afgesproken wordt wekelijks de voortgang van VRT Ombouw SUNIJ-lijn besproken in het PO. Op dit moment wordt de planning voor de laatste fase van de Ombouw SUNIJ-lijn tot en met de start van de exploitatie in detail opgesteld. Voor nu maken we het onderscheid van de fases: testbedrijf en proefbedrijf. Om te kunnen starten met het proefbedrijf, moet het testbedrijf succesvol worden afgerond waarna de indiensttellingsvergunning met beperkingen wordt verleend. Dan mag de proefbedrijf worden gestart. Als het proefbedrijf succesvol wordt afgerond (dat wil zeggen dat bijvoorbeeld 95% van de gereden ritten op tijd vertrekken vanaf de beginhalte het personeel goed is opgeleid voor de dienstregeling), dan worden de beperkingen opgeheven en mag de exploitatie gestart worden.

Met deze memo willen we je meenemen in het proces van het testbedrijf en het verkrijgen van de indiensttellingsvergunning met beperkingen. Zie bijlage 1 voor een globaal beeld van de startvoorwaarden proefbedrijf, daarin zijn deze twee aspecten ook verwerkt. De complexiteit en afhankelijkheid van het proces wordt hierin duidelijk, en dus ook de reden waarom een gedetailleerde planning maken relatief veel tijd in beslag neemt. Dit betekent overigens niet dat gedurende het opstellen van de planning de aanvraag stil staat. Inmiddels is een Taskforce (onder regie van [REDACTED] en [REDACTED] ingesteld die elke stap in de planning, inclusief de bijbehorende risico's nauwgezet in beeld brengt en actiehouders van de risico's benoemt en challenged. Het resultaat hiervan is enerzijds een dag-tot-dag-planning en anderzijds een realistische planning met buffers op basis waarvan de exploitatie met een grotere mate van zekerheid gestart kan worden. Hierbij gebruiken wij de ervaringen en werkwijze van de laatste fase van de UHL en komen met een bandbreedte (stuur- en bestuurplanning).

Wij willen bij de komende PO's aan de hand van deze bijlage de voortgang in beeld brengen en aangeven welke punten nog open staan en welke al afgehandeld zijn. Hierbij geldt de kanttekening dat dit de eerste opzet is en op dit moment tevens onderzocht wordt of er nog blinde plekken zijn die we nog niet scherp hebben.

Onderstaand geven we inzicht in de risico's, met de kanttekening dat deze verder worden uitgewerkt in de komende week en de kans bestaat dat deze lijst niet compleet is.

Risico's

Afhankelijkheden en volgordelijkheid

BAM is eindverantwoordelijke voor het succesvol afronden van het testbedrijf. Op dit moment zijn zij nog steeds niet gereed met de testen waardoor opvolgende activiteiten al enkele weken vertraagd zijn. De output van de testresultaten zijn input voor de Integrale Safetycase van VRT. Een aantal testen zijn integrale testen met andere leveranciers (directieleveranties, AHOB'S/Wissels/VRI'S). De laatste SIT (Site Integration Test) met H&K (wisselbesturing Jaarbeursplein) vindt 24 september plaats. De uitkomst daarvan dient verwerkt te worden door de ISA ((Independent Safety Assessor) van H&K en ook weer input voor de Integrale Safetycase. De Integrale Safetycase wordt beoordeeld door de door ons ingehuurd ISA (TÜV Rheinland), waarna IL&T op basis hiervan en het aangeleverde informatiedossier advies voor de vergunning aan RUD verstrekt. RUD verleent

vervolgens de vergunning (beperking is rijden zonder passagiers), onder voorwaarde dat TBO het beheer accepteert en gesteld staat (denk aan opleidingen van mensen, onderhoudsaannemer, QBuzz, etc.) en haar gebruiksdossier gereed heeft.

Met deze vergunning van IL&T en de acceptatie door TBO kan vervolgens het Proefbedrijf opgestart worden, waarin o.a. robuustheidsproeven worden gedaan, scenario's getest en de dienstregeling wordt gesimuleerd (1^e week) en trambestuurders worden opgeleid op de vernieuwde baan als aanvulling op de opleiding in de simulator (2^e week).

Uitloop van het testbedrijf of het proefbedrijf leidt linea recta tot een latere start exploitatie indien er geen buffers zijn opgenomen in de planning. Dit betekent dat voor een hoger haalbaarheidspercentage grotere buffers aangehouden moeten worden. Echter, dit haalbaarheidspercentage kan nooit 100% zijn omdat alle risico's niet te voorzien zijn.

Per partij worden zijn de voornaamste risico's:

Gedurende het testbedrijf

- a. BAM: testen mislukken, hertesten vereist.
Een aantal zaken zijn nog niet aangeleverd, zoals aantonen van de werking van Telematica, de AHOB's en de VRI's. Werkzaamheden zij daartoe ingepland.
- b. Directieleveranties: safetycase die aangeleverd wordt door de leveranciers van de directieleveranties worden niet door de ISA geaccepteerd of worden niet op tijd aangeleverd.
 - H&K: leverancier van de wisselstellers. De testen van de wisselstellers zijn ingepland, als deze geslaagd zijn dan zal de ISA van H&K nog een verklaring op moeten opstellen. H&K is een Duitse leverancier die met andere normen werkt, waarbij er een discussie is tussen de ISA van H&K en die van ons over het al of niet accepteren van de bewijsvoering.
 - Bombardier: leverancier van de assentellers en de software (geldt alleen voor tracé D, tracé A, B en C gaan voor nu in gebruik met assentellers van Frauscher)
De assentellers die nu geïnstalleerd en getest zijn, zijn niet de allerlaatste versie die nu deels op de UHL zijn geïnstalleerd. Deze komen pas begin 2021 beschikbaar. De ISA-verklaring van Bombardier wordt eind oktober verwacht. Er is bij Bombardier geëscaleerd en er wordt nu uitgezocht wanneer welk type beschikbaar is en zal besloten worden met welke type wij in dienst kunnen gaan en welke risico's daar aan zitten t.a.v. de betrouwbaarheid.
- c. TBO: gereed voor beheer en onderhoud VRT.
TBO dient aan te tonen aan IL&T dat zij gesteld staan om het beheer en onderhoud van de SUNIJ-lijn te kunnen doen (opgeleide medewerkers e.d.), op basis van aangeleverde informatie van VRT. TBO stelt daartoe een gebruiksdossier en een verklaring overdracht in beheersname op. Vanwege tijdig en goed overleg met TBO is dit een klein risico. Belangrijk is wel dat TBO het beheer pas kan overnemen als BAM haar testwerkzaamheden heeft afgerond, er geen veiligheidscritische restpunten zijn en de overige restpunten binnen een overeengekomen termijn opgelost zullen zijn.
- d. Q-buzz:
Verantwoordelijk voor dienstregeling en opleiding van trambestuurders. Er zijn geen signalen dat hier grote risico's zijn, heeft wel de nodige aandacht. Onderzocht wordt welke kosten de vertraging en de opname van buffers in het proefbedrijf heeft voor QBuzz en wat dat voor hun beschikbare budget betekent.
- e. ISA, IL&T en RUD: toetsen integrale safetycase zoals aangeleverd door de provincie.
Met de integrale safetycase wordt aangetoond dat aan alle vereisten is voldaan en gestart kan worden met het proefbedrijf. Om de integrale safetycase af te ronden is nog input nodig van BAM, van H&K en diverse directieleveranties én moet het project zelf een aantal zaken die het project niet gewijzigd heeft maar losse eindjes uit het verleden aantonen. De integrale safetycase is input voor de ISA en voor de IL&T.
 - ISA:
Bij voldoende kwaliteit van de ingediende safetycase heeft de ISA aangegeven twee weken beoordelingstijd nodig te hebben, er dient een buffer ingebouwd te worden voor extra toelichting.
 - IL&T:

Formeel heeft de IL&T maximaal acht weken beoordelingstijd. Met IL&T is de afspraak gemaakt dat zij de safetycase en het informatiedossier tegelijk ontvangen met de ISA. Ook hebben zij aangegeven bij voldoende kwaliteit van het dossier en met de verklaring van de ISA binnen twee weken hun advies af proberen te ronden, dit is geen garantie. Ervaring leert echter dat IL&T toezeggingen als deze waarmaakt.

RUD:

Bij een positief oordeel van ISA en IL&T zal RUD de definitieve indienststellingsvergunning zonder beperkingen verlenen. Verwachting is dat dit binnen drie dagen gebeurt.

Gedurende het proefbedrijf

De eerste week van het Proefbedrijf is nog bedoeld om bijvoorbeeld robuustheidstesten te doen, de interactie van tram en baan aan te tonen en de dienstregeling te testen. De tweede week wordt gebruikt voor het opleiden van trambestuurders. Risico wordt laag ingeschat, maar impact is groot (laat stadium, geen reparatietijd).

a. Interactie tram/infra:

Uiteraard dient het "systeem" als geheel te functioneren, de interactie van de tram en de infra tijdens exploitatie zal pas 100% aangetoond kunnen worden in het proefbedrijf, dat is dus heel laat in het proces. Het risico bestaat dat tijdens het proefbedrijf naar voren dat er reparaties nodig zijn aan de trams of de infra. Op basis van testresultaten uit het testbedrijf, kunnen we dit risico beter inschatten.

b. Observatie en communicatie centrum (OCC):

De OCC dient gesteld te staan om de SUNIJ-lijn in bedrijf te nemen. De risico's hiervan worden nader in kaart gebracht.

Gedurende het gehele proces

a. Projectteam VRT: beschikbaarheid en uitval.

Mensen staan erg onder druk, voelen de verantwoordelijkheid, maar hebben niet overal invloed. Dat maakt mensen onzeker. Het gevaar bestaat dat keyspelers uitvallen. Er wordt nu bijgeschakeld om dit risico te minimaliseren.

Planning

De very happy flow, waarin dus helemaal niets mis gaat, leidt tot een theoretische indienststelling van medio november 2020. Dit is echter niet een realistische datum omdat de kans dat er bij een van de partijen of in de processen een risico optreedt groot is, het is immers geen harde materie.

Per partij en per onderwerp zijn wij nu de (detail) risico's aan het bepalen. Op basis hiervan bepalen wij buffers die nodig zijn om grotere mate van nauwkeurigheid t.a.v. start exploitatie te bepalen. Omdat ook in het proefbedrijf nog issues naar voren kunnen komen (die tijd nodig hebben om ze te repareren) blijft communicatie over een definitieve datum spannend, tenzij we een onrealistische buffer in gaan bouwen. Hiervoor zal een voorstel worden gedaan waarna een keuze kan worden gemaakt.

Hieraan parallel worden de meerkosten in kaart gebracht.

Vervolg proces

Om alles in detail op een rij te zetten, te zoeken naar de risico's maar ook kansen om zaken waar mogelijk parallel te schakelen hebben wij nog enkele weken nodig. De tussenproducten worden met alle betrokkenen gechallenged, aangescherpt en draagvlak verkregen. In de komende PO's zullen wij daarover rapporteren en eventuele keuzes worden voorgelegd.

Conclusie

Voordat wij meer zicht hebben op de risico's, is het niet verstandig een datum te noemen voor indienststelling.

DATUM 18-9-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER 06-[REDACTED]
ONDERWERP VRT: Communicatie PS / Statenbrief / Spoeddebat

Beste Arne,

Zoals op 16 september jl. aan de commissie M&M toegezegd zal PS op zeer korte termijn geïnformeerd worden over de gewijzigde planning en de meerkosten. Ook is er veel behoefte om inzicht te krijgen in wat de exacte oorzaak is van de uitloop. Hierbij kan een onderscheid gemaakt tussen reflectie/terugblik en een vooruitblik. Ook is inmiddels bekend dat een spoeddebat is aangevraagd, naar alle waarschijnlijkheid op 30 september. Aan de hand van dit memo kan bepaald worden wat de insteek van de Statenbrief en spoeddebat zal worden.

Inzicht in de planning/voortuitblik

Voor de reizigers is het van belang dat zij zo snel als mogelijk met de nieuwe trams kunnen rijden. De focus van het projectteam ligt nu ook op een zo snel als mogelijke indienststelling. Er wordt volledig ingezet op het opstellen van een haalbare planning en het zo snel als mogelijk doorlopen van alle processen. Hieraan parallel worden de meerkosten in kaart gebracht. Dit is nodig om op korte termijn meer inzicht te geven in dit proces en de verwachtingen. In de week van 21 september verwachten wij dit inzicht te kunnen geven, dat gebruikt kan worden als input voor de Statenbrief.

Reflectie/terugblik

Om goed inzicht te kunnen geven in de oorzaak van deze vertraging, zou idealiter een onafhankelijke partij een analyse moeten maken van het gehele proces. Zoals bekend zijn verkeerde aannames gemaakt bij de initiële besluitvorming voor de start van de VRT en door het projectteam die nu leiden tot een zeer significante uitloop. Waarom en wanneer deze aannames (al dan niet bewust) zijn gedaan vergt een gedegen onderzoek. . Op dit moment legt Berenschot de laatste hand aan de afronding van de projectevaluatie van de UHL en komt met lessen voor toekomstige (lightrail) projecten. Een optie kan zijn om Berenschot opdracht te geven om de VRT ook te analyseren zodat uiteindelijk de lessen van beide projecten op identieke wijze gerapporteerd en samengevoegd kunnen worden. Een soortgelijke analyse vergt tijd. Dit betekent dat aan PS tijdens het spoeddebat alleen dit proces genoemd kan worden en nog geen volledig onafhankelijk inzicht kan worden gegeven. Dit zal mogelijk tot weerstand leiden.

Insteek spoeddebat

Het is van cruciaal belang dat bij PS duidelijk is dat het hier een complex proces betreft. Onder andere de volgende aspecten zijn daarbij van belang:

- Het verkrijgen van een indienststellingvergunning gebeurt op basis van een uitgebreid dossier. Dit dossier samenstellen neemt veel tijd in beslag. Het compleet maken van dit dossier leidt tot de huidige uitloop.
- Het is de verantwoordelijkheid van de provincie om dit dossier te leveren. Hierbij is de provincie weliswaar ook afhankelijk van andere partijen, maar de verantwoordelijkheid om dit in orde te maken ligt bij de provincie.
- De Independent Safety Assessor (ISA) toetst de door het project opgestelde integrale safetycase in detail en pas als de ISA overtuigd is van de compleetheit en aantoonbaarheid van alle onderdelen geeft de ISA deze vrij voor de beoordeling door IL&T.

- De IL&T toetst de aanvraag, maar is niet verantwoordelijk voor het compleet aanleveren van het dossier. As de IL&T een positief advies verleent, wordt de vergunning door RUD verleend. De IL&T is al geruime tijd betrokken en coöperatief, maar de vertraging zit niet in hun deel van het proces.
- In het AD van 18 september suggereert een Delftse Bestuurskundige dat de RUD een indienstellingsvergunning kan geven zonder advies van de IL&T. De RUD deelt die visie niet.
- Nadat de indienstellingsvergunning is verleend, moet het proefbedrijf nog succesvol worden doorlopen. Hiervoor zijn oorspronkelijk twee weken in de planning opgenomen. Nu wordt ook volledigheidshalve getoetst of deze twee weken realistisch zijn.

Het kan van meerwaarde zijn als tijdens het spoeddebat ruimte is voor een ambtelijke toelichting op het doorlopen proces.

Insteek Statenbrief

In de commissie M&M is toegezegd dat er een statenbrief komt met meer informatie. Idealiter wordt deze statenbrief vóór het spoeddebat verstuurd. De nu lopende analyses van planning en financiën vergen nog tijd voor er harde uitspraken gedaan kunnen worden over de gevolgen van de huidige vertraging. Een inhoudelijke statenbrief met harde feiten en conclusies vóór het spoeddebat is niet realistisch. De opties zijn dan óf een statenbrief met vooral een procesbeschrijving óf geen statenbrief.

MEMORANDUM



PROVINCIE :: UTRECHT

DATUM 24-9-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER 06 [REDACTED]
ONDERWERP Annotatie gesprek IL&T 28 september 2020

Beste Arne,

Op maandag 28 september '20 heb je om 15.00 uur op jouw verzoek een gesprek met IL&T. In dit memo enige achtergronden.

Deelnemers:

ILT: Frank van Diepenbeek (directeur en portefeuillehouder voor vergunningverlening) en Wilma Okkerse (afdelingshoofd vergunningen rail en luchtvaart).

PU: Arne, [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]

Doel van het gesprek

De volgende motivatie voor het verzoek om te komen tot een afspraak met IL&T is gegeven richting IL&T:

Naast het op bestuursniveau nader kennis maken met het IL&T, heeft onze gedeputeerde de wens om juist vanuit IL&T een reflectie te vernemen op het dossier VRT. Deze reflectie zal erg gewaardeerd worden en zal ons kunnen helpen om de benodigde noodzakelijke verbeterlagen te maken.

Geen agenda

Er is verder géén inhoudelijk contact met IL&T geweest en geen agenda opgesteld. De volgende lijn kan gevolgd worden

1. Opening
2. Voorstelrondje
3. Vertraagde start exploitatie SUNIJ-lijn
Toelichting gedeputeerde op de politieke discussie rond vertraging en spoeddebat op 30 september.
4. Aanbevelingen IL&T inzake afronding indienststellingsvergunning project
5. Sluiting en eventueel benoemen van het artikel in AD m.b.t. starten zonder indienststellingsvergunning.

Aandachtspunten

Uit de pers kan de conclusie getrokken worden dat wij als PU de IL&T medeverantwoordelijk houden voor de vertraging. Dit is niet correct. De oorzaak ligt bij tekortkomingen van de PU projectorganisatie, de oorzaak ligt niet bij IL&T. Integendeel, IL&T werkt aan alle kanten mee om het project te faciliteren en hun doorlooptijd waar mogelijk te bekorten. Op 30 september is een spoeddebat, mogelijk wordt daarin de rol van IL&T aangehaald. De gedeputeerde wil dan kunnen melden dat er een goed relatie is met IL&T en dat hij dat persoonlijk geverifieerd heeft en bevestigd gekregen heeft.

De woordvoerder van de IL&T heeft [REDACTED] benaderd met het volgende:

Beste [REDACTED],
In jullie persbericht over vertraging bij de ingebruikname van de SUNIJ lijn zitten feitelijke onjuistheden. Er wordt ten onrechte verwezen naar de ILT en een vermeend verschil tussen 'renovatie' en 'nieuwbouw'. Ik heb hier veel persvragen over gekregen en moeten uitleggen hoe het wel zit.

Ik zou het op prijs stellen dat de verwijzing naar de ILT uit het bericht wordt gehaald. Zou je dat willen regelen, zodat deze fout niet blijft 'rondzingen'?

Ter informatie hier de uitleg die ik aan verschillende media heb gestuurd.

MEMORANDUM



PROVINCIE :: UTRECHT

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bepaalt niet of er een vergunning nodig is. Deze tram valt onder de Wet lokaal spoor, en de ILT is hierbij geen bevoegd gezag. Het bevoegd gezag is de Provincie Utrecht en de vergunningverlening is gemandateerd aan de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD). Het beeld dat de ILT bijvoorbeeld bepaalt of er sprake is van renovatie of nieuwbouw, is dus onterecht. ILT geeft de verklaring af (toetst) in hoeverre een vergunningsaanvraag aan de wetgeving voldoet, indien een project vergunning plichtig is.

De zogenoemde Safety Board (ingesteld door de provincie Utrecht) bepaalt of een project vergunning plichtig is of niet. De infrabeheerder van de tramlijn levert het dossier aan de ILT aan als die van mening is dat het dossier compleet is. Natuurlijk is ILT aangehaakt bij de ontwikkelingen rond de dossiervorming, maar ons oordeel wordt pas gemaakt na formele levering van het definitieve dossier (voor start proefbedrijf) door de infrabeheerder.

Op dit moment is het dossier nog niet compleet en heeft de ILT haar formele beoordeling nog niet kunnen uitvoeren.

Met vriendelijke groet,

Ernst Koelman
Woordvoering Inspectie Leefomgeving en Transport

De uitleg van IL&T delen wij. In de statenbrief die op 29 september verstuurd zal worden hebben wij de juiste feiten vermeld, de strekking hiervan is dat de uitloop veroorzaakt wordt door het niet op tijd completeren van het informatiedossier door de provincie en dat IL&T zich juist proactief hierin opstelt.

Voorlopige indienststellingsvergunning door IL&T/RUD (NB. concept tekst 24/9 10.00 uur)



Eventueel bespreekpunt: artikel AD starten zonder advies IL&T

Verder is in het AD van 18 september door Wijnand Veeneman – bestuurskundige TU Delft, de suggestie gedaan dat de exploitatie kan starten zonder een advies van IL&T en indienstellingsvergunning van de RUD. Wij willen benadrukken dat die optie getoetst is bij de RUD en op grond van het advies van de RUD dit niet als een begaanbare en gewenste weg ziet. Graag horen wij de visie van IL&T hierop.

'Laat die tram ook zonder vergunning gewoon rijden'

De tram tussen Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein kan gewoon rijden, zelfs zonder vergunning. Dat zegt bestuurskundige Wijnand Veeneman van de TU Delft.

Gedeputeerde Arne Schaddelee (CU) van mobiliteit zou volgens Veeneman een voorbeeld moeten nemen aan Eric Wiebes (VVD). De huidige minister van Economische Zaken negeerde in zijn periode als wethouder in Amsterdam een negatief advies van zijn eigen bouw- en woningtoezicht over de renovatie van de oude metrolijn naar de Bijlmer en liet deze toch in gebruik nemen.

Volgens de Delftse bestuurskundige kan de provincie Utrecht hetzelfde doen. „Daar is wel moed voor nodig. Wiebes maakte de afweging hoe groot de kans is op ongelukken en hoe groot het risico is als de metro niet gaat rijden. Hij legde dat uit in een brief aan de gemeenteraad. Een soortgelijke vraag ligt hier ook. Het ongevalsrisico van de tram lijkt na alle testen vrijwel nul, daar tegenover staat dat veel mensen nog maandenlang in de auto of op de fiets stappen. Die lopen veel meer risico”, aldus Veeneman.

Een juridisch beletsel is er wat

hem betreft niet. Als een belanghebbende het vergunningsloos rijden aanvecht, mag de rechter een oordeel vellen. Die zal een soortgelijke belangenafweging maken, verwacht Veeneman. Eventueel zou de provincie de vergunningseis zelf nog kunnen aanvechten bij de bestuursrechter. Raadsleden in Nieuwegein en IJsselstein spreken intussen van moties en schadeclaims in de richting van de provincie.



SP-fractievoorzitter in de Nieuwegeinse gemeenteraad Martijn Stekelenburg: „Dit gaat werkelijk nergens meer over. De ene overheid doet de an-

dere dit aan en kennelijk kan dat. Het is dramatisch dat overheidsdiensten elkaar zo in de weg zitten ten koste van de inwoners.”

Tom Verhoeve van D66 noemt het uitstel 'supervervelend' voor de reizigers. „We zijn wel heel erg nieuwsgierig waarom ze er nu pas achtergekomen zijn dat die andere vergunning nodig is.”

In IJsselstein spreekt Paul Nieveen (PvdA) van een 'ongelofelijke blamage'. „Ze hebben de verkeerde vergunning aangevraagd en ook nog veel te laat. Wij trekken alle registers open om hier nog iets aan te doen.”

Van: [redacted] <[redacted]@rotterdam.nl>

Verzonden: donderdag 24 september 2020 14:01

Aan: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@rainbowmanagement.nl>; [redacted] <[redacted]@rotterdam.nl>

Onderwerp: RE: **Wrap-up week 39**

Beste [redacted] en [redacted]

De volgende zaken zijn overeengekomen:

- Tracédelen ABCD gaan gelijktijdig Proefbedrijf in en in dienst.
- Op Nieuwegein-Zuid gaan we in dienst met zgn. Plan B, Bombardier volgt op een later nader te bepalen moment.
- Realisatie van damwanden start 28-09-2020 en eindigt uiterlijk 20-11-2020. Enig resterend risico zijn de sonderingen die in week 41 worden gedaan.
- Wijt-vergunning is door TBO verleend aan BAM tot aan start Proefbedrijf.
- BAM maakt uiterlijk deze week de kosten per week inzichtelijk.

Om te komen tot de uiteindelijke planning wordt:

- Risicosessie gedaan met de belangrijkste stakeholders (o.a. TBO, Qbuzz, Test- en Commissioning/OCC) om de huidige inzichten en planning te toetsen en te optimaliseren.
- Schouwronde gedaan om te komen tot limitatieve lijst van restpunten en deze door BAM laten inplannen.
- Nader uitwerken van proces om te komen tot een integrale safety case en bepalen van afhankelijkheden.
- Gesprekken gevoerd met stakeholders (ISA en ILT) om te komen tot gedeeld beeld van benodigde documentatie per fase.
- Uitvoeren van extra benodigde testen.

Groet,

[redacted]

Toelichting plotselinge extra vertraging

De ISA is vanaf begin 2019 kritisch geweest over de voortgang van de opbouw en vooral onderbouwing van Integrale safetycase en informatiedossier. Dit is in de “letter of concern” van 11 maart 2019 en in latere statusrapporten vastgelegd. De Safetyboard (SB) heeft de VRT het laatste jaar nauwlettend gevolgd, bevestigd de doorgevoerde verbeteringen maar blijft kritisch. Vanuit de SB is medio augustus een waarschuwing verstuurd dat naar hun inschatting de start van de exploitatie gaat vertragen. Dat was de aanleiding om direct een statenbrief op te stellen die op 2 september verstuurd is.

Het uitgangspunt in de planning van de VRT was dat op basis van het in te dienen informatiedossier de indienstellingsvergunning van ILenT op basis van de ontwerpdocumenten vóór de start van het testbedrijf verkregen zou worden. Zo’n indienstellingsvergunning kent dan een aantal voorwaarden waaraan voldaan moet worden alvorens met proefbedrijf en exploitatie gestart kan worden. Een van die zaken is bijvoorbeeld de eindrapportage van het testbedrijf door BAM.

Blokkerende bevindingen

Alvorens het informatiedossier ingediend kan worden dienen de zogeheten “blokkerende bevindingen” voor het merendeel wegenomen te zijn. Begin augustus is dit door VRT in de safetyboard besproken en is het eerste signaal van enkele weken vertraging afgegeven. Het project heeft zich toen gefocust op het wegnemen van bevindingen die de start van het testbedrijf zouden kunnen beïnvloeden. De start van het testbedrijf is gelukt alleen de rest van de activiteiten is daardoor naar achteren geschoven. Bij de nadere analyse van de vertraging die op 2 september aan de staten is gemeld, bleek :

1. **dat er kwantitatief nog steeds te veel blokkades waren,**
2. **dat ook de oplostijd van de blokkades te licht is ingeschat,**
3. **én vooral dat activiteiten van ISA en ILenT pas ná het testbedrijf konden plaatsvinden**
4. **én vervolgens daarna pas het proefbedrijf gestart en succesvol afgerond moet worden**
5. **dit is ondanks alle inzet en medewerking van alle partijen, niet te herstellen.**

Planning schematisch

Eerst was de planning :

SC > ISA dan ILT > RUD > vergunning > TB > PB > exploitatie.

Nu is Testbedrijf(TB) blijven staan in tijd en is rest doorgeschoven

TB > SC > ISA dan ILT > RUD > vergunning > PB > exploitatie.

Gebruikte afkortingen

SC = Safetycase/ veiligheidsdossier

TB = Testbedrijf

PB = Proefbedrijf

ILT = Inspectie Leefomgeving en Transport

ISA = Independant Safety assessor Tuv Rheinland Koln

Wat zijn blokkerende bevindingen

Het aantal blokkerende bevindingen bedroeg in juni/juli > 50 stuks. Inmiddels zijn deze teruggebracht tot < 10 en kan de safetycase ingediend worden bij de ISA en ILenT. In de behandelperiode van ISA/ILenT worden de resterende bevindingen verder weggewerkt. De volgende soorten/groepen van blokkades en de status op 25 september, waren er met name.

1. **Status dicht:** Eisen tracering, dat is ook met name naar voren gekomen in ISA rapporten, dit was een belangrijk deel van de bevindingen, maar is uiteindelijk opgelost 23 augustus in versie 1.2 van validatie rapport 4 naar 1.
2. **Status open:** Directieleveranties en/of bestaande systemen.
 - a. Doordat wij de assentellers van de VRT op de UHL ingezet hebben is een plan B met andere componenten uitgewerkt. Hierbij moet ook een onderliggende safetycase komen, dit heeft toch meer tijd gevegd en is nu bijna gereed (per 25/9 als het goed is).
 - b. Bestaand wissel uit ca. 2013 bij Jaarbeursplein moet alsnog een safetycase komen, door problemen met oplevering safetycase vanuit Duitsland, nu zelf safetycase aan het schrijven door safety team VRT. Dit behoeft ook weer input vanuit Duitsland en testen aanvullend. Deze week is een belangrijk test software update. Uiteindelijke safety statement om in te voegen in de safetycase komt als het goed is 30 september.
 - c. Documentatie van geleverde wissels moet aangevuld worden met fabriektesten en integratietesten on site. Is nu gereed.
3. **Status open:** Verificatie en Validatie (V&V het aantonen dat het gerealiseerde werk aan de toepisen (uitgangspunten) voldoet). Geen goed proces intern opgezet voor V & V. Opnieuw opgezet en loopt nu. Aantal blokkerende bevindingen teruggebracht van 9 naar 4, moet nog beoordeeld worden door ISA en ILenT.
4. **Status dicht** Het aantonen van de veiligheid van tophazards heeft heel veel tijd gevegd. Betreft o.a.;
 - a. scheluwte
 - b. baanstabieliteit/ damwanden
 - c. Beveiligingssysteem
 - d. Zichtlijnen
5. **Status open:** Document hygiëne, onvoldoende ingericht kwaliteitsmanagement (KM) processen > autorisatie proces en document beheer. Er zijn blokkades die slaan op bv. geen doc. Nummer, geen handtekeningen etc.etc. Oplossen vergt veel tijd (elk document screenen en waar nodig herstellen)



DATUM 25-9-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN ██████████ / ██████████
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Aangeleverde stukken VRT

Beste Arne,

M.b.t. VRT zijn veel stukken aangeleverd, allen ter besluitvorming of ter bespreking. Hierbij een overzicht:

1. Uitloop VRT najaar 2020 (ter besluitvorming):
 - a. Statenbrief met opmerkingen en deze beantwoord. In een aantal gevallen zijn de opmerkingen niet verwerkt.
 - b. Statenbrief schone versie (ook doorgestuurd voor PO Financiën)
 - c. B-stuk (ook doorgestuurd voor PO Financiën)
2. Achtergronddocumenten en eerste analyse van de uitloop (ter bespreking):

Deze stukken zijn bedoeld om je meer achtergrondinformatie te geven over de uitloop. Een deel hiervan is verwerkt in de Statenbrief, een groot deel ook niet. Dit is bewust gedaan omdat nu nog niet gegarandeerd kan worden dat dit het complete verhaal is en dit verdere uitwerking/analyse behoeft.

 - a. Uitleg van de plotselinge toename van de vertraging ("gemiste signalen"),
 - b. De letter of concern van de ISA en de reactie van het project er op,
 - c. Een samenvatting/tijdslijn van de behandelingen van de VRT in de Safetyboard.
3. Communicatie richting omwonenden (ter besluitvorming):
 - a. Bewonersbrief m.b.t. uitloop.
4. Wekelijkse update voortgang VRT (ter bespreking)
 - a. Update per mail over de voortgang van VRT en de acties die zijn uitgevoerd afgelopen week.
5. Annotatie BO SUNIJ (ter bespreking)
 - a. Annotatie BO SUNIJ

Tijdelijk en analyse verwerking ISA bevindingen en vastlegging in safetyboard

I.v.m. de voorbereiding van Arne op het spoeddebat heeft [REDACTED] alle verslagen van de safetyboard na het ontvangen van de letter of concern van 11 maart 2019 tot heden m.b.t. VRT besprekingen op een rij gezet. Doel van deze analyse is om:

1. Te toetsen dat er vanuit het project geen zaken achter zijn gehouden,
2. Onderbouwing c.q. verklaring te vinden voor de plotselinge omslag van een vertraging van 1 week op 13/8 naar enkele maanden begin september

Ad 1. Te toetsen dat er vanuit het project geen zaken achter zijn gehouden.

Uit de behandeling in de safety board komt de volgende lijn naar voren;

1. De VRT is een regelmatig terugkerend onderwerp in de SB en vanaf datum xxx structureel elke vergadering
2. Op 11 maart 2019 stuurt de ISA een letter of concern,
3. In september 2019 spreekt de ISA in een mail nogmaals haar zorgen uit,
4. In de SB van 13 november 2019 geeft [REDACTED] een presentatie over de werkwijze en het resultaat van de ISA bij het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT), het Projectplan Integrale veiligheid, de Letter of concern met reactie VRT en het Auditrapport van de ISA bij Trambedrijf Beheer en Onderhoud.
5. Op 23 januari 2020 geeft [REDACTED] aan dat het projectteam kampt met een aantal problemen, o.a. dat de traceerbaarheid van de eisen onvoldoende is. Dit wordt ook aangegeven door de ISA, die een 'letter of concern' heeft geschreven, ruim 1 jaar geleden. Om o.a. deze discrepantie op te kunnen lossen is extra capaciteit nodig in het project. Het heeft ondanks de liggende voorstellen enorm lang geduurd om deze capaciteit te realiseren, tot frustratie van [REDACTED]. Het lijkt er nu op dat het zo benodigde reparatie team kan worden ingehuurd. Het Reparatieteam bestaat uit o.a. een kwaliteitsmanager, een specialist verificatie-validatie en een ander moet z.s.m. worden opgelost. Indien de benodigde acties nu worden doorgezet, kan de veiligheidsbewijsvoering nog op tijd worden gerealiseerd.
De Safety Board onderkent het risico dat [REDACTED] aangeeft en heeft besloten om VRT vast op de agenda te zetten. [REDACTED] en [REDACTED] bieden [REDACTED] aan mee te denken en waar nodig actie te ondernemen.
6. Op 18 februari 2020 licht [REDACTED] de stand van zaken toe. Sinds vorige meeting is er redelijk wat veranderd.
 - Op het gebied van contracten is het hoopvol (reparatie contract IPVE-eisen, Inhuur kwaliteitsmanager, V&G-specialist, ISA - positieve e-mail maar nog geen echt contract).
 - Intern is er een planningsanalyse gedaan, afgestemd met BAM en Directieleveringen
 - Met ILENT is afgesproken maandelijks aan tafel te zitten.
 - 17 april UO Bam wordt gedeeld en gereviewd door [REDACTED] en intern--> 29 mei def.
 - Maand maart 3-tal hazardsessies belegd.
 - Aantal zaken loopt gecontroleerd, wens is in maand juni veiligheidsdossier rond te krijgen.
 - Dit moet leiden tot het aanleveren van het informatiedossier op aan ILENT met de verwachting een advies van ILENT op 28 juli te ontvangen de RUD-vergunning op 31 juli. [REDACTED] neemt apart contact op met instanties om deze planning door te nemen.
 - Afspraak is dat Planning VRT – veiligheid op iedere vergadering terugkomt
7. Verslag 16 april 2020: Een aantal zaken gaat goed. De ISA contracten zijn rond, het reparatieteam is werkzaam, de kwaliteitsmanager is aan boord. Inmiddels is er intensief contact geweest tussen

█ en █ m.b.t. safety. Opzet is om het pad zo pragmatisch mogelijk te bewandelen zodat de vergunning eind juli binnen is. █ uit zijn zorgen en heeft het idee dat VRT niet in control is en mist een veiligheid management plan.

Afspraak is dat er een ingelaste Safety Board/ special VRT wordt georganiseerd op 30 april.

█ zal een presentatie verzorgen waarin ook aandacht is voor de heikele punten en wat nodig is qua inspanningen om deze punten op te lossen. Het door █ aan █ gevraagde stappenplan om te komen tot bewijsvoering wordt in de presentatie meegenomen.

8. 30 april 2020 De bespreking van de stand van zaken en planning van totstandkoming van de safetycase VRT en informatiedossier voor vergunningverlening kan als volgt worden samengevat:
 - De SB heeft er vertrouwen in dat VRT de eigen processen onder controle heeft c.q. gaat krijgen maar realiseert zich dat het 5 voor 12 is. De focus ligt hierbij op kwaliteitsmanagement en verificatie & validatie.
 - De SB ziet als belangrijkste risico nu dat nevenopdrachtnemers niet tijdig afkomen met hun veiligheidsbewijsvoering, hier moet achteraan gejaagd worden en commitment verkregen worden.
 - De SB verzoekt RB / MdB om het bouwwerk van safetydocumentatie inzichtelijk te maken en te toetsen bij ISA en TBO (RdZ).
 - De SB verzoekt VRT om de beheerder en de vervoerder op gepaste wijze actief te betrekken bij 1) de formulering van en 2) de toetsing of voldaan is aan de startvoorwaarden proefbedrijf.
 - RB / MdB geven desgevraagd aan voor wat betreft safetymanagement geen grote risico's te zien in een andere bouwfaserings. Duidelijkheid op korte termijn is wenselijk om de dossieropbouw efficiënt uit te kunnen voeren.
 - De SB wil op de hoogte gesteld worden van de uitkomst van de geplande bespreking met ILT op 6 juni 2020 omdat mede daaruit zal blijken of de ambitieuze planning tot eind augustus 2020 haalbaar is. Dit mede omdat in de huidige planning ILT slechts 3 weken de tijd heeft om het dossier te beoordelen.
9. Verslag 14 mei 2020
Eerder zijn we als SB meegenomen in de planning van VRT. Vandaag zullen we stilstaan bij de zorgpunten die in de vorige special VRT SB zijn benoemd. █ heeft eerder een extra reactie gemaakt en gericht aan █ met een cc aan de leden van SB. Het gevolg hiervan is dat er met een kritische blik naar VRT zal blijven worden gekeken.
█ vertegenwoordigt vandaag █
Positieve ontwikkeling directieleveringen: de deelsafetycasussen lijken tijdig beschikbaar te komen. Bombardier is naar verwachting pas 17 juli gereed maar als terugvalscenario kunnen wisselwachters worden ingezet. Overige zaken zijn in gang gezet. Het blijft een spannende planning maar █ geeft aan dat er de afgelopen weken goede vooruitgang is geboekt.
10. 25 juni 2020 █ geeft aan overall goed op weg te zijn en benoemd hierbij:
 - a. - ISA bevindingen zijn op groen gesteld
 - b. - 2e audit heeft een hoop zaken verduidelijkt
 - c. - De eerdere zorgen over eisentracering ziet er nu goed uit, goede systeembeschrijving
 - d. - Wat nog open staat is een aantal hazards.
 - e. - 21 september in exploitatie (week later dan eerder aangegeven)
 - f. - Uitgangspunt is dat op 15 juli versie 0.9 alle benodigde documenten bevat die nodig zijn waaronder:
 - g. Ontwerp en realisatie, plannen voor proefbedrijf en testbedrijf, documentatie ten behoeve van voorbereiding exploitatie en beheer.
11. Verslag 9 juli 2020: █ geeft een korte samenvatting van het gesprek dat bij ILENT op 1 juli heeft plaatsgevonden. Er zijn goede stappen gezet en er zijn nog wel wat uitdagingen. Veel bevindingen staan op groen. Er zijn nog wel veel VTW's en VTA's.

12. 16 juli 2020 Vandaag neemt █████ de leden van de Board mee in de hoofdlijnen van de Safety Case en geeft hij een terugkoppeling van de bijeenkomst bij ILENT. De planning ziet er als volgt uit:

- • 24 juli oplevering SC versie 0.9 en aanbieden aan de ISA en de Safety Board.
- • 28 juli bijeenkomst met Safety Board en bij goedkeuring geeft SB statement af
- • 30 juli opleveren versie 0.9 aan ILENT (bespreking met ISA en ILENT)
- • 30 juli afgeven statement door SB
- • 31 juli opleveren versie 1.0 aan ILENT
- • 22 augustus start Testbedrijf
- • 4 september bespreking testresultaten met partijen
- • 7 september start Proefbedrijf
- • 25 september bespreking resultaten Proefbedrijf

13. 6 augustus 2020 Project VRT (b/a █████ █████ geeft aan dat VRT versie 0.9 dit weekend naar de ISA wil sturen. Het is niet zeker of de ISA voor donderdag 13 augustus 2020, als de Safetyboard vergadert, zijn statement rond heeft. Volgt een bespreking aan de hand van versie 0.3, die inmiddels niet meer actueel is. █████ geeft desgevraagd aan dat qua compleetheid het BAM-gedeelte vrij goed gevuld is. Bij de directieleveringen is het nog wat dunnetjes. Dat komt ook door het ontbreken van informatie bij de aanleg (jaren geleden). Hij geeft aan dat het informatiedossier wel voldoende moet zijn voor de ISA, om in te dienen bij ILT en om bij de RUD een vergunning op aan te vragen. Voor de start van het proefbedrijf moeten alle ontbrekende zaken uit het informatiedossier zijn opgelost.

14. 13 augustus 2020 De huidige planning van het project is:

- Start exploitatie is op 21-9 exclusief trajectdeel D op in Nieuwegein, dat deel volgt 25-10.
- Start proefbedrijf 7-9.
- Start testbedrijf BAM 22-8.

█████ dringt aan op een planning van de ISC VRT. Het is belangrijk om te weten of de geplande datum van de start van de exploitatie in het gedrang komt. Bij de aanwezigen leeft het beeld dat dit het geval zou kunnen zijn. De Safety Board constateert in elk geval dat de planning erg ambitieus is. █████ informeert de domeinmanager dat de verwachting is dat de geplande datum voor de start van de exploitatie niet wordt gehaald.

15. 26 augustus 2020

Start proefbedrijf – happy flow 14-09-2020/ Start exploitatie – happy flow 28-09-2020

16. Verslag 3 september 2020: █████ geeft een korte update:

- 2 x per week wordt intern de status doorgenomen van de lijst met openstaande punten; blokkades op procesniveau en openstaande punten ISA. Momenteel net onder de 20 punten. (Aangegeven aantal van 19 punten vorige week in de SB is per abuis onjuist).
- Planning: momenteel wordt door het team aan een nieuwe planning gewerkt. Maandagmiddag 7/9 wordt deze bekendgemaakt.



DATUM 1-10-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN XXXXXXXXXX
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Wekelijkse update voortgang Taskforce/VRT Ombouw SUNIJ-lijn, week 40

Het project werkt er nu aan om alle risico's in kaart te brengen, te mitigeren en te kwantificeren met als doel om eind oktober een betrouwbare prognose van start exploitatie en de financiën te kunnen geven. Onderstaand de geplande en gerealiseerde acties, in de bijlage een overzicht van het hele proces en de voortgang hiervan.

Afgelopen week (40) zijn onderstaande stappen genomen. Vooralsnog blijft de zgn. "happy flow" onveranderd.

1. Stappen naar Indienststellingsvergunning met beperkingen (zodat het proefbedrijf kan starten):
 - a. Heeft ISA van H&K mondeling aangegeven dat de positieve verklaring afgegeven gaat worden in week 41. Hiermee worden 7 van de resterende 9 blokkerende bevindingen weggenomen.
 - b. In de bijlage is een weergave opgenomen van de startvoorwaarde voor het proefbedrijf. De zorgpunten zitten in documenten 2.2.1; 2.2.4; 2.2.5; 2.3.3; 3.2. Komende tijd zorgen we voor borging van de processen die moeten leiden tot deze documentatie.
2. Planning en risico's:
 - a. Heeft een risicosessie plaatsgevonden met de belangrijkste stakeholders (o.a. TBO, Qbuzz, Test- en Commissioning/ OCC) om de huidige inzichten en planning te toetsen en te optimaliseren. Dit heeft opgeleverd:
 - b. Gedeelde beelden over de nog te leveren producten/documenten en te nemen acties om te komen tot een gedragen planning.
 - c. Bespreking van vermeend risico aangaande de beschikbaarheid van OCC-tafel voor SUNIJ. TBO heeft bevestigd dat OCC-tafel beschikbaar en operationeel is en dus geen risico vormt voor de indienststelling c.q. exploitatie.
 - d. Zijn er nadere testritten ingepland om "meters te maken" en wordt momenteel gezocht naar optimalisatie van die planning.
 - e. De realisatie van damwanden op tracédeel D is afgelopen maandag 28 september jl. gestart. De afgegeven planning laat zien dat de werkzaamheden op 13 november as. gereed zijn, tot 23 november as. is er een buffer opgenomen in deze planning.
3. Gevolgen vertraging:
 - a. BAM heeft de kosten inzichtelijk gemaakt voor:
 - i. De verlengde buitenbedrijfstelling waarin BAM zorgdraagt voor het operationeel beheer en de afhandeling van de overbrengingsritten en coördinatie van werkzaamheden van derden (onderhoud);
 - ii. De begeleiding van de testritten. Deze kostenopstelling wordt momenteel intern getoetst en zal in de financiële prognose opgenomen worden.
4. Analyse haalbaarheid en financiën:
 - a. Er is gesproken over het proces van de totstandkoming van de planning en de betrouwbaarheid van de uitkomst. Daarover het volgende: In een regulier project wordt dikwijls een probabilistische planning afgegeven. Dat wil zeggen dat er gebruik wordt gemaakt van een zgn. Monte Carlo simulatie met als output een percentage aan betrouwbaarheid (kwantitatief). Om

een probabilistische planning af te kunnen geven dienen o.a. alle risico's en kansen gekwantificeerd in tijd en geld te zijn alvorens er een Monte Carlo gedraaid kan worden. Dit is een intensief en tijdrovend proces, waarbij de output onzes inziens onvoldoende comfort geeft. Derhalve is binnen de Taskforce afgesproken om dit niet te doen maar om de uiteindelijke planning te omkleden met argumentatie aangaande de gesignaleerde risico's en kansen en de doorvertaling daarvan in de planning (kwalitatief). Zodoende verwacht de Taskforce toereikend te onderbouwen wat al dan niet en in welke mate in de planning is opgenomen en daarmee te duiden hoe betrouwbaar zij de planning acht.

Komende week (41):

De volgende acties en resultaten moeten gerealiseerd worden:

- Worden de benodigde stukken ingediend bij ISA (7 oktober).
- Worden dezelfde stukken ingediend bij ILT, complete Informatiedossier volgt dan 2 weken later.
- Worden de sonderingen op tracédeel D uitgevoerd om de gedane aannames te verifiëren. Eventuele uitloop van de toe te passen ankerstangen kunnen in de planning opgevangen worden.
- Is de ISA-verklaring van Bombardier toegezegd.
- Wordt de dag tot dag planning verder uitgewerkt.
- Wordt een stroomschema gemaakt, waarin alle afhankelijkheden van documenten en te leveren partij worden aangegeven.
- Afronden van analyse van inhuurcontracten huidige VRT medewerkers en waar nodig contracten verlengen en/of knelpunten opnemen met Inkoop.

DATUM 9-10-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang Taskforce SUNIJ week 41

Het project werkt er nu aan om alle risico's in kaart te brengen, te mitigeren en te kwantificeren met als doel om eind oktober een betrouwbare prognose van start exploitatie en de financiën te kunnen geven. Onderstaand de geplande en gerealiseerde acties.

Aanleveren van Integrale safety case (ISC) bij ISA, geen aanlevering op 7 oktober

Een belangrijke deadline in het proces is het aanleveren van een complete ISC bij de ISA voor de beoordeling. Deze deadline was 7 oktober.

Op 5 oktober is een concept aangeleverd. Op basis van reviewcommentaar van de safetyboard en een reactie van de ISA is de conclusie dat het dossier nog niet rijp is om een goedkeurende verklaring van de ISA te verkrijgen.

- ISA van H&K (wisselsturing Jaarbeursplein) ontbreekt. Deze moet door H&K aangeleverd worden;
- Verificaties niet aantoonbaar;
- Document hygiëne en leesbaarheid van onvoldoende kwaliteit
- Reviewcommentaar safetyboard is nog niet verwerkt.

Dit betekent dat er nu wel een limitatieve lijst ligt van de ontbrekende stukken en benodigde acties, maar dat de ISC nog steeds niet compleet en van voldoende niveau is. Hier is, tot vorige week, wel vanuit gegaan.

De volgende acties zijn ondernomen:

- De safetymanager heeft extra ondersteuning gekregen (consultant transportation, ervaring met Uithoflijn) die proactief de ontbrekende stukken gaat verzamelen en de voortgang van het completeren van de ISC monitort en escaleert als zaken stokken. Er vindt drie keer per week structureel overleg plaats tussen de safetymanager en deze nieuwe projectadviseur.
- Met ISA is afgesproken dat de ISA deleveringen van de ISC accepteert en na het completeren van de ISC binnen één week de verklaring kan afgeven. Volgens de nieuwe planning wordt de ISA-verklaring op 30 oktober afgegeven.
- De ISA-verklaring van H&K is voor vrijdag 9 oktober a.s. toegezegd door de leverancier.
- Besloten is dat eerst tracé ABC in dienst gaat en op een later moment tracé D. Voor tracé D is een ISA-verklaring van Bombardier vereist. Het risico blijft bestaan dat deze ISA-verklaring niet conform afspraak tijdig wordt aangeleverd. Ook moeten andere documenten aangepast worden. Uiteraard monitoren we op basis van de in de maak zijnde robuuste projectplanning, of D alsnog tegelijk met ABC in dienst kan. Dit gebeurt enkel onder de voorwaarde dat de samenvoeging geen extra risico's oplevert.
- De projectplanning wordt op dagelijkse basis bewaakt. Momenteel wordt gewerkt aan een stroomschema waarin alle taken van alle betrokken partijen (TBO/Qbuzz etc.) inzichtelijk zijn, als ook de afhankelijkheden. De medewerking van alle partijen is goed, echter de afhankelijkheden van (de volgorde van) documenten willen we kraakhelder hebben, zodat partijen zich daar ook aan kunnen committeren.

De risico's die desondanks blijven zijn:

- De acties die volgen uit de reactie van ISA en interne review zijn helder en de taken zijn verdeeld. Het risico blijft echter bestaan dat er belemmeringen aan het licht komen die nu nog niet bekend zijn.
- De kwaliteit van het de ISC: er dient veel "gerepareerd" te worden aan de issues die aanvankelijk onvoldoende zijn onderkend, dit vraagt veel van een beperkt aantal mensen, uiteraard heeft het aanleveren aan de safetymanager prioriteit, maar dit levert wel extra werkdruk. Het opschalen van de organisatie is niet zinvol, daar de kennis dan overgedragen dient te worden, wat meer tijd kost.
- Bij een gefaseerde indienststelling (eerst tracé ABC en daarna tracé D) zal nog een extra buitendienststelling moeten worden ingepland. Er wordt nu onderzocht hoe lang deze zou bedragen.
- De voortgang is afhankelijk van een beperkt aantal werknemers. Gezien de fase van het project is het niet zinvol om verder op te schalen. Echter, dit brengt het risico mee dat als mensen uitvallen door werkdruk of Corona, dit direct een grote impact heeft op de voortgang.
- De voortgang is verder ook afhankelijk van externe partijen:
 - o H&K → dient hun ISA-verklaring aan te leveren voordat de ISC voor tracé ABC compleet is.
 - o Bombardier → dient hun ISA-verklaring aan te leveren voordat de ISC voor tracé D.
 - o BAM → moet nog restpunten afronden. Aankomende vrijdag wordt een limitatieve lijst met restpunten vastgesteld door de provincie, aan hand waarvan BAM een definitieve planning kan maken. Telecom heeft enige vertraging, alle inzet is erop gericht om die in te lopen.

Financiële gevolgen uitloop vanaf 21 september

De meerkosten voor de uitloop worden op € 300.000/week geschat. Deze bestaan onder andere uit verbussingskosten, extra inzet van het projectteam, etc.

Er van uitgaande dat de exploitatie met de winterdienstregeling zal starten, zullen de meerkosten ca. € 4 a € 5 miljoen bedragen. Dit bedrag is onder voorbehoud, eind oktober kan meer zekerheid gegeven worden.

Adviesraad

De Adviesraad is op 8 oktober meegenomen in alle ontwikkelingen. Deze gaven onder andere aan:

- Neem ruim voldoende buffers op in je planning.
- Noem voorwaarden bij communicatie over de nieuwe datum indienststelling
- Laat de 41 m trams kilometers maken op de UHL om kinderziekten op te sporen.

Overige zaken

- Vorige week is gemeld dat alle bedienplekken in de OCC (de verkeersleiding) beschikbaar en operationeel is, en dit dus geen risico is. Deze week zijn signalen ontvangen dat dit niet het geval is. Hier wordt actie op ondernomen zodat hier duidelijkheid over ontstaat.
- Op tracédeel D is afgelopen dinsdag het werk stilgelegd. De reden hiervoor is dat de bestaande damwand een andere dikte bleek te hebben dan initieel aangenomen en dat er een grindkoffer achter de bestaande damwand bleek te zitten welke niet bekend was. Uit nadere bestudering van de situatie is gebleken dat de nieuwe omstandigheden binnen de bestaande planning opgevangen kunnen worden: op 13 november is dit werk gereed, tot 23 november is een buffer opgenomen.

Acties komende week (week 42)

De volgende acties en resultaten moeten gerealiseerd worden:

- Dag tot dag planning verder uitgewerkt en bewaken.
- Stroomschema maken waarin alle afhankelijkheden van documenten en te leveren partij worden aangegeven
- Een nieuwe risicosessie plannen met betrokken stakeholders (Qbuzz/TBO/EOV) om te toetsen of nu helder is wat van elkaar wanneer verwacht wordt en hier commitment op te krijgen. De samenwerking verloopt goed.
- Toetsen bij EOV en TBO of de 41 m trams op de UHL kilometers kunnen maken.



DATUM 27-10-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang SUNIJ 19 oktober – 28 oktober 2020

Beste Arne,

Zoals afgesproken hierbij de wekelijkse update over de voortgang van het project VRT. Daarnaast willen wij ingaan op de stukken die wij op korte termijn aan GS en PS willen voorleggen.

Statenbrief, kwartaalrapportage en statenvoorstel

Aan PS is in de statenbrief d.d. 27 oktober jl. toegezegd dat zij in december weer worden geïnformeerd over de voortgang van het gehele project VRT (incl. alle deelprojecten) en aan hen in januari een statenvoorstel wordt voorgelegd m.b.t. het eventueel omlabelen van bestaande budgetten binnen het project dan wel aanvragen van aanvullend krediet indien dit niet voldoende is.

Dit betekent dat de volgende stukken worden aangeleverd:

- Statenbrief en kwartaalrapportage Q3 2020 + 1 (voortgang tot 1 november). Na vaststelling door GS kunnen deze stukken aan PS worden toegezonden.
- Statenvoorstel voor het omlabelen van de bestaande budgetten, de verwachting is dat hiermee de meerkosten binnen het project opgevangen kunnen worden. Dit zal uit de kwartaalrapportage blijken. Indien de meerkosten niet binnen het project opgevangen kunnen worden, zal met het statenvoorstel aanvullend krediet worden gevraagd.

De definitieve stukken worden in het PO van 30 november behandeld. Daarvoor zal een concept worden besproken. We komen dan onze toezeggingen na.

Inhoudelijke voortgang werkzaamheden SUNIJ

Het project werkt er nu aan om alle risico's in kaart te brengen, te mitigeren en te kwantificeren. Onderstaand de geplande en gerealiseerde acties.

Algemeen

- OCC (Operationeel Controle Centrum): De tweede tramtafel (tafel 3) functioneert naar behoren.

Tracé delen A, B, C

- ISA heeft positief gereageerd op het dossier van H&K.
- Conform planning is 26 oktober jl. het complete dossier ingediend bij ISA en parallel ook aan ILT. Tot op heden zijn geen nieuwe inzichten in de vervolplanning zoals deze reeds gecommuniceerd is.
- Besloten is om mitigerende maatregel te treffen ten aanzien van de overbrengingsritten en ook in week 45 (2 november – 8 november) met verkeersregelaars te werken. Na in beheer name door TBO, vanaf week 46 (9 november – 15 november), zullen de verkeersregelaars niet meer nodig zijn voor de overbrengingsritten.

Tracé deel D (Nieuwegein – IJsselstein Zuid)

Ten aanzien van tracé deel D is de planning bijgewerkt en worden de fysieke werkzaamheden eind week 48 (27 november) afgerond.

Aankomende week

- Er worden drie nachten testen uitgevoerd op de SUNIJ-lijn.
- Worden benodigde werkzaamheden en documenten afgerond zodat TBO het beheer van BAM kan overnemen op 2 november as. om 12.00 uur.
- Proces in dienst krijgen van tracé deel D inzichtelijk maken.
- Samen met Qbuzz en TBO criteria voor een succesvolle afronding van het proefbedrijf opstellen om de exploitatie naadloos op het proefbedrijf te laten aansluiten (na positief advies van ILT en verlening definitieve indienststellingsvergunning door RUD).

Risico's

- Verificatie en validatie (V&V): de afspraak is dat er afleveringen ingediend worden bij ISA en ILT, dit betreft o.a. keuringen en testresultaten vanuit V&V-proces. De verklaringen van TBO en Qbuzz zijn hiervan afhankelijk. Uit deze verklaringen moet blijken dat zij aantoonbaar operationeel gereed zijn. We hebben dit goed in beeld, echter er moet nog veel gebeuren in relatief korte tijd.
- Corona: er zijn steeds meer mensen die of ziek zijn of in quarantaine moeten. Voor de voortgang van het project mogen geen cruciale mensen uitvallen.

DATUM 5-11-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang SUNIJ week 45

Beste Arne,

Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT. Daarnaast is het deelproject Vervoerkundige koppeling/ Tracé X uit de scope van VRT gehaald om de afronding van project Ombouw SUNIJ-lijn zo correct mogelijk te laten plaatsvinden, en om de boekhouding en aansturing van elk project zo zuiver en eenvoudig mogelijk te maken. Tot slot willen we reflecteren op de ondernemersbijeekomsten van 5 november en de daarin gedane toezeggingen

Terugkoppeling ondernemersbijeekomsten

Op 5 november hebben twee ondernemersbijeekomsten (digitaal) plaatsgevonden. Tijdens de ondernemersbijeekomst met de ondernemers uit Utrecht en Nieuwegein zijn de volgende toezeggingen gedaan:

1. **Nadeelcompensatie:**
Uitzoeken wat de mogelijkheden zijn voor financiële compensatie en hiervoor de ondernemers uitnodigen. Data bij gemeente Utrecht opvragen over gebruik van verschillende vervoersmiddelen.
2. **Genereren van meer bezoekers voor City Plaza West:**
Met gemeente Nieuwegein bekijken of gratis parkeren in december een optie is en hoe de veiligheid van deel west kan worden verbeterd. Op korte termijn een overleg inplannen met de gemeente Nieuwegein, [REDACTED] en [REDACTED].
3. **Promotie OV-gebruik en P&R Westraven:**
P&R Westraven zal meer onder de aandacht worden gebracht en het gebruik van OV zal in het algemeen worden gepromoot.

1. Nadeelcompensatie

Alle ondernemers waren geïnteresseerd naar een mogelijke nadeelcompensatie voor de geleden schade. Dit is een juridisch complex proces. Afgesproken is dat de provincie een vervolgoverleg organiseert voor de aanwezige ondernemers om meer informatie hierover te verstrekken.

Het risico bestaat dat met deze toezegging verwachtingen zijn gewekt over de kans dat nadeelcompensatie juridisch haalbaar is en de rol van de provincie hierin. De provincie kan uiteraard algemene informatie verstrekken over het proces rondom de nadeelcompensatie, maar het is risicovol om de verwachting te wekken dat de provincie als veroorzaker ook trekker van het traject zal zijn.

Daarnaast is het de vraag in hoeverre voor deze kosten dekking beschikbaar is, wat het risico van precedentwerking voor VRT en andere PU projecten is en of er voldoende politiek draagvlak is.

2. Genereren van meer bezoekers voor City Plaza West

Toegezegd is dat wij met gemeente Nieuwegein bekijken of gratis parkeren in december een optie is en hoe de veiligheid van deel west kan worden verbeterd. Op korte termijn zullen wij een overleg inplannen met de gemeente Nieuwegein, [REDACTED] en [REDACTED].

Ons advies is om gemeente Nieuwegein hierbij te betrekken, omdat op dit punt de vertraging van SUNIJ één van de oorzaken is.

3. Promotie OV-gebruik en P&R Westraven

Als de tram weer rijdt, zal OV-gebruik worden gepromoot en zal ook aandacht worden gegeven aan de bereikbaarheid van de Utrechtse binnenstad via P&R Westraven.

Wekelijkse update

Het project werkt verder aan het vergunningstraject, afronding van de restwerkzaamheden en voorbereidingen voor het proefbedrijf en de exploitatie. Het halen van de stuurplanning staat onder druk. Desondanks handhaven wij de stuurplanning nog, omdat het van groot belang is om het Proefbedrijf voor Kerst afgerond te hebben. Indien dit niet lukt dan schuift het Proefbedrijf naar begin januari 2021 en stijgen de kosten ten aanzien van o.a. vervangend vervoer. Het risico voor overschrijding van het moment van exploitatie eind januari 2021 schatten we laag in. Onderstaand een toelichting op de belangrijkste elementen.

Algemeen

- De overdracht van het areaal van BAM naar TBO heeft op 2 november jl. plaatsgevonden. Dit is een belangrijke mijlpaal voor het project. De aanwezige restpunten dienen voor start proefbedrijf opgelost te zijn.

Tracé delen A, B, C

- ISA heeft in haar rapport 7 hoofdpunten gedefinieerd welke opgelost moeten worden. Deze hoofdpunten lagen in de lijn der verwachting. De ISA stelt dat een aantal van deze punten uiterlijk twee weken voorafgaand aan het proefbedrijf (planning 16 november as.) opgelost en gedocumenteerd dienen te worden. Hierdoor komt een aantal van die punten op het kritieke pad. Dit is gelegen in de korte doorlooptijd waarin enkele (her)testen moeten plaatsvinden. Daarnaast dient volgens de ISA de oplossing van de spleetbreedte twee weken voorafgaand aan het proefbedrijf aangetoond te worden. Dit ligt op het kritieke pad en het projectteam en safetymanager TBO heeft een andere visie op deze eis. Er wordt overlegd met ISA over de manier van bewijsvoering (moet het fysiek gereed zijn of kan dat middels voorwaarde aantonen voor start Proefbedrijf of exploitatie). In het laatste geval kijken we naar aanpassing van de planning van het proefbedrijf. Volgende week verwachten we hier meer over te kunnen melden. Hiermee komt de stuurplanning onder druk te staan, maar de bestuurplanning niet.
- Voor het uitvoeren van de maatregelen voor spleetbreedte zijn we bezig met contracteren. De verwachting is dat de gunning eind week 46 kan plaatsvinden. Het uitgangspunt is dat de realisatie start op 16 november as.
- In de interactie tussen 1. tram en de infra en 2. Integratie van systemen ondervinden we nog problemen. Met de betrokken partijen wordt onderzoek gedaan naar de oorzaak en oplossingen.
- Het H&K systeem is afgelopen twee weken niet goed uit de testen gekomen. Zoals opgenomen in het voorgaande punt zal dit na aanpassingen opnieuw getest worden. Dit heeft ook impact op de voorgenomen afschaling van gebruik van verkeersregelaars bij overbrengringsritten op die locatie. De inzet van verkeersregelaars zal afgeschaald worden op locaties waar mogelijk, maar op Jaarbeursplein zullen deze ingezet worden totdat de testen een goed functionerend systeem van H&K aantonen.
- De criteria voor het Proefbedrijf zijn met TBO en Qbuzz gedefinieerd. Er is komende dagen afstemming over de impact van de criteria, waarna we deze kunnen vaststellen.
- Maandag 9 november as. vindt een warme overdracht van de safetycase plaats aan ILT. Zij hebben reeds het informatiedossier ontvangen welke ook aan ISA verstrekt is op 26 oktober jl..

Tracé deel D

De planning van tracé deel D is ongewijzigd. Het proces voor het in dienst krijgen van dit deel is inzichtelijk gemaakt. Met de partijen (TBO, ISA, ILT) zal komende week gesproken worden over optimalisatie van doorlooptijden zodat we die kunnen opnemen in de planning.

Risico's:

- Tijdige invulling en aantoning van de 7 hoofdpunten van ISA. Dit kan impact hebben op de stuurplanning.
- Tijdig realiseren van de maatregel om de spleetbreedte terug te brengen naar een acceptabel niveau. Dit kan impact hebben op de stuurplanning.
- De doorlooptijd van de behandeling van het informatiedossier door ILT. Dit kan impact hebben op de stuurplanning.
- Corona: de stijging van het aantal coronagevallen in Nederland waardoor er steeds meer mensen ziek zijn of in quarantaine moeten is ook een toenemend risico voor VRT waar een beperkt aantal specifieke personen bepalend is voor het realiseren van de planning. Een back up is gelet op hun specialisme nauwelijks beschikbaar. Indien zij door corona getroffen zouden worden leidt dit tot vertraging

Tracé X/Vervoerkundige Koppeling

De Vervoerkundige Koppeling (VK) of deeltracé X was een onderdeel van het project VRT. Echter zijn er diverse ontwikkelingen in het stationsgebied die aanvullend zijn op wat er in het verleden is afgesproken binnen de scope van het project VRT. Daarom zijn er binnen het Trambedrijf nieuwe afspraken gemaakt en hebben we een speciaal projectteam samengesteld onder leiding van de projectmanager VK+ [REDACTED]. We hebben dit project een nieuwe titel gegeven: "Vervoerkundige Koppeling Plus (VK+)". Onderdelen van de Vervoerkundige Koppeling (VK) worden meegenomen in deze aanpak en worden met de benodigde middelen overgedragen vanuit het project VRT naar dit project. Het projectteam gaat in gesprek met de gemeente en stemt af of er extra werkzaamheden vanuit de gemeente worden toegevoegd aan het project, uiteraard met de middelen die daarbij horen. Vandaar de plus binnen VK+. Vanuit VRT zal hierover niet verder gerapporteerd worden.

De huidige scope gaat ervan uit dat er conform de huidige regelgeving géén ander verkeer dan bussen door de Leidseveertunnel gaan. Hier wordt echter niet op gehandhaafd. De gemeente Utrecht heeft de wens om het medegebruik door taxi's te legaliseren. Met de gemeente is afgesproken dat onderzocht wordt wat het effect van medegebruik is op de exploitatie van bus en tram en of er verkeerskundige voorzieningen noodzakelijk zijn om dit te kunnen faciliteren.

De vervoerkundige koppeling omvat zowel het koppelen van de infrastructuur als de introductie van de 75 meter tramstellen op het gehele Utrechtse tramnetwerk na de zomer van 2021. Het project is vooral het borgen van alle procesafspraken en deze beproeven in een kort proefbedrijf.

DATUM 2-11-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Bestuurlijk overleg Ombouw SUNIJ-lijn d.d. 2 november 2020

Beste Arne,

Vanavond (2 november) vindt een extra ingelast bestuurlijk overleg plaats met de wethouders van de gemeenten Nieuwegein, IJsselstein en Utrecht. Vanuit de gemeente Nieuwegein is aangegeven dat de provincie op korte termijn een brief ontvangt m.b.t. de uitloop van de indienststelling van de SUNIJ-lijn.

Ambtelijk zijn de volgende punten gedeeld:

1. *Voorkomen verdere vertraging*

- *Werkzaamheden spleetbreedte*

De maatregelen aan de perronranden worden in november afgerond voor het traject Utrecht CS - Nieuwegein Zuid. De maatregelen voor het traject Nieuwegein Centrum - IJsselstein Zuid worden aansluitend uitgevoerd. De rolstoelplanken zullen worden gemonteerd op de perrons. Deze werkzaamheden worden eind december voorzien. Deze werkzaamheden zijn in de gecommuniceerde planning opgenomen en zullen dus, naar alle waarschijnlijkheid, niet leiden tot een extra uitloop.

- *Damwand*

De maatregelen ter versteviging van de damwand zijn tevens opgenomen in de gecommuniceerde planning voor het traject Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid.

2. *Geen versobering dienstregeling in IJsselstein en Nieuwegein per 3 januari*

- *Lijn 74 Nieuwegein – Utrecht*

Dit is geen lijn van het tramvervangend busvervoer, maar wordt wel veel door tramreizigers gebruikt. Deze gaat in de spits omlaag van 8x naar 6x per uur. Dit terwijl er de afgelopen periode knelpunten waren qua capaciteit door de extra tramreizigers op deze buslijn. Die knelpunten zijn er inmiddels niet meer – Qbuzz rijdt er nu met langere bussen, maar bovendien is het aantal reizigers fors gedaald door de nieuwe coronamaatregelen.

De vraag is hoe de situatie in januari is qua corona. Het is sowieso goed om de ontwikkeling van het aantal reizigers hier goed in de gaten te houden. Als we aan zien komen dat hier weer capaciteitsknelpunten ontstaan kan het zinvol zijn om hier op *de drukke momenten in de spits* extra ritten op in te zetten zolang de tram niet rijdt. Let wel, het gaat dan niet om een structurele frequentieverhoging (die veel ingewikkelder is om te realiseren), maar om een aantal extra ritten op drukke momenten. Hoeveel en wanneer precies is iets dat Qbuzz moet uitwerken, en daarmee ook hoeveel het gaat kosten. Uitgaande van enkele ritten in de spits extra zijn dat niet de grote kosten. Deze kunnen vervallen zodra de tram weer rijdt tot Nieuwegein.

- *Lijn 31 IJsselstein – Nieuwegein (Science Park)*

Deze lijn biedt in de brede spits een snellere verbinding tussen Nieuwegein en het zuiden van IJsselstein dan het tramvervangend busvervoer doet. Per 3 januari wordt deze ingekort tot IJsselstein Binnenstad. De lijn rijdt dan geen rondje door IJsselstein meer. Overwogen kan worden om deze versobering uit te

stellen tot de tram weer rijdt.

3. *Twee maanden gratis reizen als de tram rijdt en dit verantwoord is*
Toegezegd is dat de reizigers gecompenseerd worden voor het langer niet kunnen rijden met de tram dan beoogd. Dit zal, indien mogelijk, door middel van gratis vervoer gebeuren. De mogelijkheden voor gratis reizen worden nu verder in beeld gebracht. Hierbij worden de geldende coronamaatregelen in acht genomen, maar ook zaken als de beschikbare capaciteit van de 41 meter-trams.
Twee maanden als periode is erg ruim en leidt tot ca. € 1 miljoen inkomstenderving. Gedurende welke periode het reizen gratis zal zijn, moet nog worden bepaald.
4. *Nadeelcompensatie voor ondernemers*
Of aanspraak kan worden gemaakt op nadeelcompensatie is per geval verschillend en afhankelijk van meerdere factoren. Indien nadeelcompensatie een optie zou zijn, zou door de ondernemers een causaal verband aangetoond moeten worden tussen de gederfde inkomsten en de vertraging SUNIJ-lijn. De gevolgen van de coronacrisis voor de inkomsten zou hierin meegenomen moeten worden. Dit maakt het aantonen van het causale verband met de vertraging SUNIJ-lijn zeer complex.
5. *Vergoeding extra ritten regiotaxi (nu via WMO-uitkering gemeenten)*
Dit punt wordt uitgezocht.
6. *Informeren bewoners, huis-aan-huis gehele gemeente. Andere reizigers via media.*
Na het weekend liggen 38.000 bewonersbrieven in de brievenbus 300 meter aan weerszijde van het traject in alle drie gemeenten. Communicatie via huis aan huis-bladen kan verzorgd worden als dit uit het BO naar voren komt.

DATUM 13-11-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang SUNIJ t/m 13 november

Beste Arne,

Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT. Naast de planning gaan wij in op de toezeggingen naar de ondernemers en de periode gratis vervoer.

Gebaar naar ondernemers/gedane toezeggingen

1. *Terugkoppeling op bezoek aan [REDACTED] (Volendammer Vishandel) en [REDACTED] (Atlas versmarkt)*
We zijn erg benieuwd hoe het bezoek aan [REDACTED] en [REDACTED] van vandaag (vrijdag 13 november) is gegaan. Daarop vooruitlopend, zie bijlage voor concept-reactie op de ontvangen mails van de ondernemers.

2. *Nadeelcompensatie*

Zoals toegezegd gaan we nog een bijeenkomst m.b.t. de nadeelcompensatie organiseren. Wij willen de ondernemers die op 5 november aanwezig waren en andere ondernemers die zich hiervoor nog aanmelden uitnodigen. We willen de volgende stukken meesturen:

- Uitnodiging
- Notulen bijeenkomst d.d. 5 november
- Flyer nadeelcompensatie

De insteek blijft dat de ondernemers een claim voor nadeelcompensatie kunnen indienen maar wij geen toezeggingen doen over de haalbaarheid. Deze aanvraag zal volgens de reguliere weg beoordeeld worden. Een financiële tegemoetkoming in andere vorm is niet aan de orde.

➔ S.v.p. akkoord op de uitnodiging, bijlagen en de insteek van de bijeenkomst.

3. *Nieuwegein Cityplaza west, genereren extra bezoekers*

M.b.t. de extra activiteiten/maatregelen voor de ondernemers die gevestigd zijn in Cityplaza west is uit het overleg met Nieuwegein het volgende gekomen:

- Gratis parkeren is een langer lopend issue dat in de gemeenteraad wordt besproken hetgeen reeds tot politieke discussies leidt. [REDACTED]
- Feestelijk aankleden gedurende de feestperiode is wel een actie die op korte termijn gerealiseerd zou kunnen worden en waarmee extra bezoekers richting het westelijk deel van de Cityplaza gegenereerd kunnen worden. Hierbij kan het deel van de Cityplaza west extra feestelijk worden aangekleed en kan bijvoorbeeld daar een kraampje worden geplaatst waar cadeaus kunnen worden ingepakt. Op deze manier wordt de drukte in de winkels ook minder en profiteren ook andere winkeliers van dit aanbod. Ook hierbij geldt dat dit corona-proof opgezet moet worden en voorkomen moet worden dat hier lange rijen ontstaan.
- Hiernaast een promotiecampagne organiseren in de periode van gratis vervoer.

➔ S.v.p. akkoord op verdere uitwerking van het idee van de feestelijke verlichting en akkoord om dit idee voor te stellen aan de Wereldhave en de ondernemers van Cityplaza west.

Gratis vervoer

De compensatieregeling wordt nu nader uitgewerkt. De bedoeling is om in de statenbrief 15 december (datum behandeling in GS) een concrete uitwerking te schetsen. Zoals eerder toegezegd aan de staten zal de regeling in beginsel bestaan uit een periode gratis reizen op de SUNIJ-lijn, zodra het Rijk OV-reizen niet meer afraadt.



Bovengenoemde kosten zijn overigens een grove interne inschatting van de provincie. Op 17 november wordt het voorstel met Qbuzz besproken en presenteren zij hun kostencalculatie voor dit voorstel. Dan is er dus een preciezer beeld bij de kosten. Daarbij zal ook een regeling worden meegenomen om abonnementshouders te compenseren, bijvoorbeeld in de vorm van een tienrittenkaart die zij kunnen weggeven of gebruiken na afloop van het abonnement.

Wekelijkse update

Het project werkt verder aan het vergunningstraject, afronding van de restwerkzaamheden en voorbereidingen voor het proefbedrijf en de exploitatie. De stuurplanning staat onder druk maar alle inspanning is erop gericht deze alsnog te halen. Oorzaak hiervoor is onderstaand beschreven. De bestuurplanning blijft ongewijzigd.

Tracé delen A, B, C

- De safety case en het informatiedossier zijn vergevorderd. Helaas zijn deze, naar oordeel van de safety board van de provincie, nog niet toereikend om in te dienen bij ILT. De safety board heeft dus niet haar verklaring afgegeven welke noodzakelijk is voor de indiening. De safety board toont zich bereid om op korte termijn de versie 1.0 welke 16 november as. gereed is opnieuw te beoordelen. Verwachting is dat de verklaring van safety board wel afgegeven zal kunnen worden op die versie. Een vervolgoverleg met de safety board staat gepland op dinsdag 17 november as.
- De criteria voor het Proefbedrijf zijn overeengekomen met TBO en Qbuzz en vastgesteld door de safety board van de provincie.
- Om de maatregelen voor spleetbreedte te realiseren is reeds een offerte van aannemer Van Ooijen ontvangen. Deze werkzaamheden liggen op het kritieke pad voor de stuurplanning. Er wordt onderzocht of extra capaciteit gevonden kan worden zodat de werkzaamheden afgerond kunnen worden voor 29 november as.
- Het H&K-systeem is wederom niet probleemloos uit de test gekomen. Er wordt gewerkt aan zowel tijdelijke mitigerende maatregelen als aan permanente oplossingen.


Tracé deel D

De planning voor realisatie van de damwanden op tracé deel D is ongewijzigd.

Risico's:

- Tijdig realiseren van de maatregel om de spleetbreedte terug te brengen naar een acceptabel niveau. Dit kan impact hebben op de stuurplanning.
- De doorlooptijd van de behandeling van het informatiedossier door ILT. Dit kan impact hebben op de stuurplanning.
- Corona: de stijging van het aantal coronagevallen in Nederland waardoor er steeds meer mensen ziek zijn of in quarantaine moeten is ook een toenemend risico voor VRT waar een beperkt aantal specifieke personen bepalend is voor het realiseren van de planning. Een back up is gelet op hun specialisme nauwelijks beschikbaar. Indien zij door corona getroffen zouden worden leidt dit tot vertraging



DATUM 19-11-2020
AAN Arne Schaddelee
VAN 
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang SUNIJ t/m 19 november

Beste Arne,

Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT. Naast de planning gaan wij in op de toezeggingen naar de ondernemers en de periode gratis vervoer. Afgelopen week zijn een paar belangrijke stappen gezet. Woensdag is de safetycase bij de ILT aangeleverd, inclusief een positief statement van de Safetyboard. De kwartaalrapportage is in concept gereed gemaakt en met de definitieve financiële update wordt het statenvoorstel voorbereid.

Gebaar naar ondernemers/gedane toezeggingen

1. *Nadeelcompensatie*

In de bijlage tref je de uitnodiging voor de ondernemers die meer informatie willen over nadeelcompensatie.

- Uitnodiging
- Notulen bijeenkomst d.d. 5 november
- Flyer nadeelcompensatie

In het PO van 16 november is afgestemd dat de insteek blijft dat de ondernemers een claim voor nadeelcompensatie kunnen indienen en deze aanvraag zal volgens de reguliere weg beoordeeld worden. Een financiële tegemoetkoming in andere vorm is niet aan de orde.



De bewoners van de appartementen bij de halte Binnenstad in IJsselstein hebben ook aangegeven financiële compensatie te willen ontvangen. Zij hebben tevens aangegeven eventueel de landelijke pers op te zoeken. BAM heeft tijdens de werkzaamheden wel overlast veroorzaakt en dit niet altijd voortvarend opgepakt. Vanuit BAM is bij de bewoners aangegeven dat de overlast aan BAM te wijten is en hier actie op ondernomen. De overlast is sinds het afronden van de werkzaamheden van BAM verdwenen.

➔ S.v.p. akkoord op de uitnodiging, bijlagen en de insteek van de bijeenkomst.

2. *Nieuwegein Cityplaza west, genereren extra bezoekers*

- Bij het verder uitwerken van het idee om Cityplaza feestelijk aan te kleden is gebleken dat dit, met de reeds ondernomen activiteiten weinig meerwaarde heeft.
- Een ander idee is om de looproute tussen de tijdelijke halte en de Cityplaza west aantrekkelijker te maken. Hier zouden de daar gevestigde ondernemers ook langer profijt van hebben. Dit idee wordt verder uitgewerkt.
- Dit is ook ambtelijk overlegd met de gemeente Nieuwegein.
- Hiernaast blijft het plan om een promotiecampagne te organiseren in de periode van gratis vervoer in tact.

Gratis vervoer

Op 17 november is het voorstel voor twee weken gratis vervoer met Qbuzz besproken. De kostenindicatie bedraagt € 100.000/week. In de financiële analyse is € 150.000/week aangehouden. Hiernaast wordt een vouchersysteem voor abonneementhouders uitgewerkt.

Wekelijkse update

Het project werkt verder aan het vergunningstraject, afronding van de restwerkzaamheden en voorbereidingen voor het proefbedrijf en de exploitatie.

Stuurplanning vs Bestuurplanning

In de geest van de huidige ontwikkelingen zien we dat er druk ontstaat op de stuurplanning, omdat de daarin aangenomen doorlooptijd voor verkrijging van de ILT-verklaring aanzienlijk korter is dan de formele doorlooptijd. Wij hebben nog geen signalen van ILT over de feitelijke doorlooptijd. Desondanks blijft de bestuurplanning ongewijzigd haalbaar. Zie het bijgevoegde excel-bestand voor een overzicht.

Tracé delen A, B, C

- Op 17 november jl. heeft de safety board van de provincie haar verklaring afgegeven welke randvoorwaardelijk is om het informatiedossier naar ILT te kunnen sturen.
- ILT heeft op 18 november jl. het informatiedossier ontvangen. De doorlooptijd van de behandeling door ILT is formeel gezien maximaal 8 weken. In de stuurplanning gaan we ervan uit dat op de verklaring van ILT uiterlijk vrijdag 27 november as. afgegeven zal worden.
- RUD kan de indienstellingsvergunning onder voorwaarden pas afgeven wanneer de verklaring van ILT ontvangen is. RUD is bereid om dat op zeer korte termijn te doen.
- Om de maatregelen voor spleetbreedte te realiseren is opdracht gegeven aan de aannemer Van Ooijen welke inmiddels ook een planning heeft afgegeven. De planning in grote lijn:
 - De tijdelijke halte Nieuwegein Centrum wordt van 24 tot 27 november as. aangepast.
 - Overige haltes worden in het weekend van 27 tot en met 29 november as. aangepast.Om dit mogelijk te maken zijn vergunningen van gemeente Utrecht en Nieuwegein nodig en een Wijt-vergunning. Er wordt hard gewerkt aan het verkrijgen van deze vergunningen.
- De oorzaak voor het niet communiceren van het H&K-systeem met OCC is gevonden en we zijn erin geslaagd het systeem werkend te krijgen. Om de werking aan te tonen wordt er nader getest. Resteert ons nog de storingsgevoeligheid van het systeem te optimaliseren.
- Om de restpunten aantoonbaar op te lossen, wordt er gewerkt met een zgn. issuelijst. Deze lijst wordt onder verantwoordelijkheid van de Taskforce door de technisch manager afgewerkt en wekelijks meermaals met partijen afgestemd. In de lijst wordt onderscheid gemaakt tussen veiligheid gerelateerde en niet-veiligheid gerelateerde restpunten, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de veiligheid gerelateerde restpunten. Vanuit de ISA en safety board is nadruk gelegd op met name het realiseren van de maatregelen aangaande de spleetbreedte, het H&K systeem en veiligheidsgerelateerde VRI's vóór start proefbedrijf.

Tracé deel D

De planning voor realisatie van de damwanden op tracé deel D is ongewijzigd. Voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen voor tracé deel D is afgesproken dat de huidige safety case wordt geüpdatet met de ontbrekende informatie en dat er een addendum komt voor de indienstellingsvergunning welke de delta tussen ABC en D weergeeft. Met het voorgenoemde zal het reguliere pad (safety board, ISA, ILT, RUD) bewandeld worden om de vergunning ook voor D te verkrijgen. De invulling van deze planning wordt met de partijen overeengekomen.

Risico's:

- Tijdig realiseren van de maatregel om de spleetbreedte terug te brengen naar een acceptabel niveau. Dit kan impact hebben op de stuurplanning.
- De doorlooptijd van de behandeling van het informatiedossier door ILT. Dit kan impact hebben op de stuurplanning.
- Corona: de stijging van het aantal coronagevallen in Nederland waardoor er steeds meer mensen ziek zijn of in quarantaine moeten is ook een toenemend risico voor VRT waar een beperkt aantal specifieke personen bepalend is voor het realiseren van de planning. Een back up is gelet op hun specialisme nauwelijks beschikbaar. Indien zij door corona getroffen zouden worden leidt dit tot vertraging

DATUM 19-11-2020
 AAN Arne Schaddelee
 VAN [REDACTED]
 DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
 ONDERWERP Voortgang SUNIJ t/m 19 november

Beste Arne,

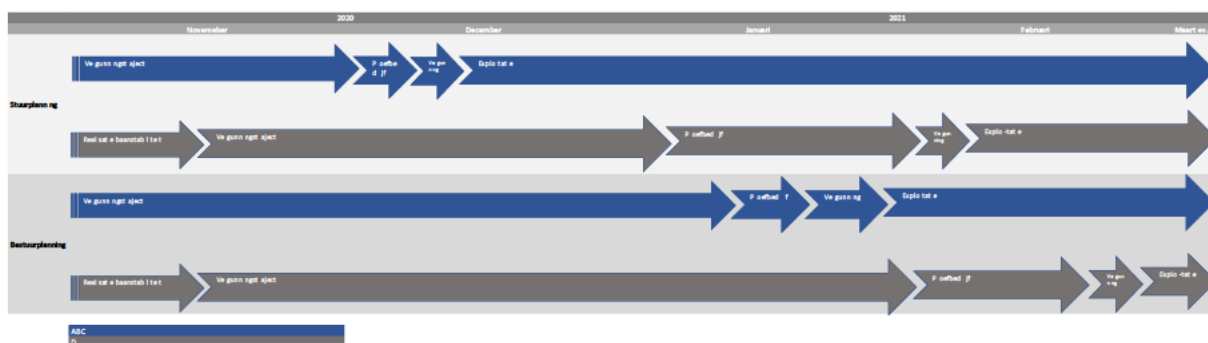
Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT.

Wekelijkse update

Het project werkt verder aan het vergunningstraject, afronding van de restwerkzaamheden en voorbereidingen voor het proefbedrijf en de exploitatie. Het zijn dagkoersen, in het PO zal de allerlaatste stand van zaken gedeeld worden.

Stuurplanning vs Bestuurplanning

Afgelopen weken is melding gemaakt van de druk op de stuurplanning. Afgelopen donderdag 26 november jl. is overleg gevoerd over de wijze waarop omgegaan dient te worden met de stuurplanning. Naast het feit dat wij nog niet de reactie van ILT weten, is er ook een aantal restpunten waar hard aan gewerkt wordt maar nog niet allemaal opgelost is. Omwille van stabiliteit van het proces, de druk op de betrokken teamleden, ruimte om maatregelen aantoonbaar te nemen en voldoende tijd om de aantoonbaarheid te formaliseren, is besloten om gebruik te maken van de bufferweek die opgenomen was in de stuurplanning. Dit houdt in dat wij er vanuit gaan dat het proefbedrijf een week later, in week 50, start. Als dit lukt heeft dit geen impact op de bestuurplanning.



Tracé delen A, B, C

- Afgelopen week hebben twee gesprekken plaatsgevonden met ILT om het geleverde dossier door te spreken en toe te lichten waar nodig. ILT constateerde dat de stuurplanning erg strak is.
- Doordat er besloten is om gebruik te maken van de bufferweek in de stuurplanning verwachten wij de ILT-verklaring in week 49 (week van 30 november), dit is ook door ILT toegezegd.
- Op 26 november jl. is op de tijdelijke halte Nieuwegein Stadscentrum begonnen met het realiseren van de maatregelen voor spleetbreedte te realiseren en is inmiddels afgerond. Aan de overige haltes wordt het weekend continu gewerkt. Conform planning worden de maatregelen voor spleetbreedte op tracé delen ABC uiterlijk 30 november as. om 6.00 uur gerealiseerd. Vervolgens wordt op 1 december as. een testrit gereden om aan te tonen dat de maatregelen correct genomen zijn.
- Drie van de te realiseren restpunten blijken taai, dit betreft: inmelding VRI Zuidstedeweg, afstandsbesturing wisselcomplex H&K Jaarbeursplein en Ruitersede. Separaat worden er voor het geval de restpunten niet tijdig opgelost zijn, mitigerende maatregelen uitgewerkt en afgestemd met de stakeholders zoals ISA, ILT, TBO, Qbuzz en gemeente.

- Er worden in week 49 nadere testritten gereden voor aantoning van de gerealiseerde restpunten.
- Geconstateerd is dat op OCC het functioneren van de tweede tramtafel ondanks eerdere pogingen niet optimaal functioneert. Hoewel met de huidige tramtafel de UHL gewoon exploitatie op de UHL gereden wordt, vindt QBuzz dat blokkerend voor start proefbedrijf. Er wordt in gezamenlijkheid tussen TBO, Qbuzz en VRT hard gewerkt aan de oplossing ervan.
- De afstandsbediening van de H&K-installatie is nog niet stabiel in bedrijf, team directieleveringen werkt samen met VRT aan mogelijke oplossingen die de nodige betrouwbare werking tot stand brengen. Tevens wordt gewerkt aan tijdelijk mitigerende maatregelen.

Tracé deel D

- De planning voor realisatie van de damwanden op tracé deel D is ongewijzigd.
- De voorlopige planning is om op 13/14 februari 2021 Plan B op Nieuwegein Zuid om te bouwen naar Bombardier. Gelijktijdig zal de installatie voor H. Dunantweg worden gerealiseerd. Hiervoor is een buitendienststelling en vervangend vervoerd tijdens dat weekend nodig. Dit zal in de communicatie meegenomen worden.

Risico's:

- De stabiele werking van de tweede tramtafel op het OCC is randvoorwaardelijk voor start Proefbedrijf en exploitatie. Dit heeft impact op de stuurplanning en kan negatief impact hebben op de bestuurplanning.
- De stabiele werking van de H&K-installatie is randvoorwaardelijk voor start Proefbedrijf en exploitatie. Dit heeft impact op de stuurplanning en kan negatief impact hebben op de bestuurplanning.
- Afgelopen week is een voedingskabel van de SUNIJ-lijn in Utrecht kapotgegaan. Om de werking daarvan op te vangen heeft TBO reeds een aggregaat geplaatst ter hoogte van Park Transwijk te Utrecht. Stabiliteit van voeding voor de trams is noodzakelijk voor proefbedrijf en exploitatie. Indien dit ontoereikend is kan dat negatief impact hebben op zowel stuur- als bestuurplanning.
- Corona: de stijging van het aantal coronagevallen in Nederland waardoor er steeds meer mensen ziek zijn of in quarantaine moeten is ook een toenemend risico voor VRT waar een beperkt aantal specifieke personen bepalend is voor het realiseren van de planning. Een back up is gelet op hun specialisme nauwelijks beschikbaar. Indien zij door corona getroffen zouden worden leidt dit tot vertraging

DATUM 4-12-2020
 AAN Arne Schaddelee
 VAN [REDACTED]
 DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
 ONDERWERP Voortgang VRT

Beste Arne,

Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT.

Gebaar naar ondernemers/gedane toezeggingen

1. Nadeelcompensatie

De ondernemersbijeenkomst is gepland op donderdag van 10.00 tot 12.00. Hierbij zullen [REDACTED] (Ambtelijk Opdrachtgever), [REDACTED] (Omgevingsmanager), [REDACTED] (Jurist) en [REDACTED] (Adviseur bestuurlijke zaken) aanwezig zijn. Wij koppelen hierover volgende week terug.

2. Nieuwegein Cityplaza west, genereren extra bezoekers

Het idee is uitgewerkt om plantenbakken te plaatsen op de looproute tussen de tijdelijke halte en Nieuwegein Cityplaza west. De provincie zal de plantenbakken verzorgen en de gemeente Nieuwegein het onderhoud en het geven van water.

Communicatie start proefbedrijf

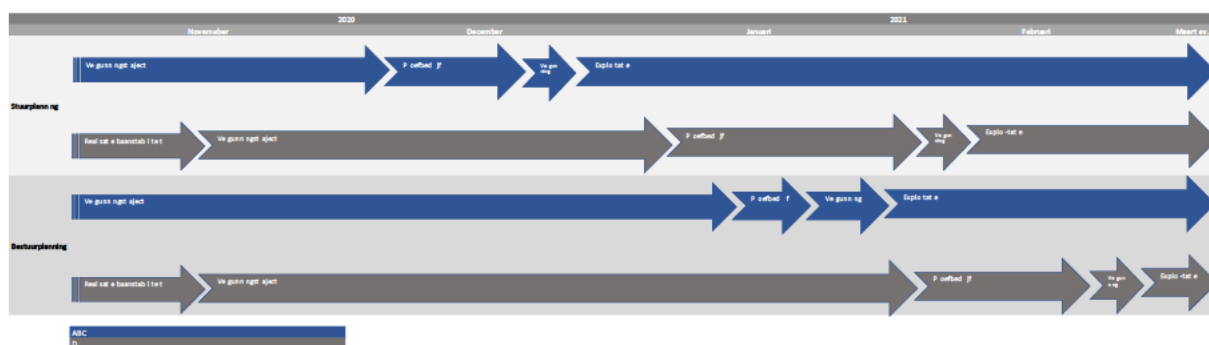
Er is nog niet met 100% zekerheid te zeggen wanneer het proefbedrijf kan starten. De mail hierover is dan ook niet naar de wethouders en Statenleden verstuurd. Zodra we wel met 100% zekerheid kunnen stellen wanneer het proefbedrijf start, kunnen we de wethouders en statenleden alsnog informeren. In de bijlage is een communicatieplan ter informatie meegestuurd. Het animatiefilmpje die met de start van het proefbedrijf verspreid zal worden is te vinden op: <https://youtu.be/sDMqt2xLOto>

Wekelijkse update

Het vergunningstraject voor indienststelling van SUNIJ is succesvol doorlopen, het ILenT advies is vrijdag ontvangen, de vergunning van RUD volgt maandag 7 dec. as. Er wordt gewerkt aan het stabiel in werking krijgen van de tweede tramtafel, mitigerende maatregelen en structurele oplossing van H&K-systeem en afronding van de restwerkzaamheden. Daarmee komen we bij start proefbedrijf en exploitatie.

Stuurplanning vs Bestuurplanning

Vorige week is besloten voor verschuiving van start proefbedrijf binnen de stuurplanning. Daarmee is ruimte gecreëerd voor aantoning en beoordeling van de oplossing van restpunten. Vooralsnog is de planning dat het proefbedrijf in week 50 start.



Tracé delen A, B, C

- De maatregelen voor spleetbreedte zijn aantoonbaar en naar tevredenheid van ISA, ILT en safety board uitgevoerd. Enkel bij halte Merwestein dienen nog zogenaamde gap-fillers geplaatst te worden.
- Op 4 december 2020 is de positieve verklaring van ILT ontvangen.
- Uiterlijk op 7 december 2020 volgt de vergunning (onder -reeds bekende- voorwaarden) van RUD.
- Van de restpunten is voor H&K op Jaarbeursplein een mitigerende maatregel voorbereid en overeengekomen waarmee het proefbedrijf kan worden gestart. Gelijktijdig is blijvende aandacht voor een structurele oplossing welke geïmplementeerd dient te zijn voor start exploitatie. Op vrijdagmiddag is het gelukt de verbinding naar de OCC te herstellen, nu wordt getest of deze het structureel blijft doen.
- De tweede tramtafel op OCC is nog niet operationeel. Op vrijdagmiddag zijn onderdelen vervangen, maandag weten wij of het duurzaam opgelost is. Op 7 december as. wordt op werkniveau tussen project, TBO en Qbuzz een risicoanalyse gemaakt om te kunnen beoordelen welke risico's er (nog) zijn, hoe groot die zijn en welke mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden. Hierna is een go/ no go georganiseerd voor start proefbedrijf op 9 december as..
- Het team blijft testritten rijden om zo veel mogelijk de baan te leren kennen en mogelijke knelpunten te signaleren en op te lossen.
- Er wordt gewerkt aan restpunten welke opgelost moeten worden voor start exploitatie. Dit gaat conform planning.

Tracé deel D

- De planning is ongewijzigd.
- Onderzoek naar verzakking haltes loopt, waarna een plan gemaakt wordt voor het herstel, naar verwachting zijn de werkzaamheden voor start exploitatie gereed.

Risico's:

- De stabiele werking van de tweede tramtafel op het OCC is randvoorwaardelijk voor start Proefbedrijf en exploitatie. Dit heeft impact op de stuurplanning en kan negatief impact hebben op de bestuurplanning. De resultaten van de werkzaamheden van vrijdagmiddag lijken hoopvol, maandag weten wij meer.
- Corona: de stijging van het aantal coronagevallen in Nederland waardoor er steeds meer mensen ziek zijn of in quarantaine moeten is ook een toenemend risico voor VRT waar een beperkt aantal specifieke personen bepalend is voor het realiseren van de planning. Een back up is gelet op hun specialisme nauwelijks beschikbaar. Indien zij door corona getroffen zouden worden leidt dit tot vertraging

DATUM 10-12-2020
 AAN Arne Schaddelee
 VAN [REDACTED]
 DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
 ONDERWERP Voortgang VRT

Beste Arne,

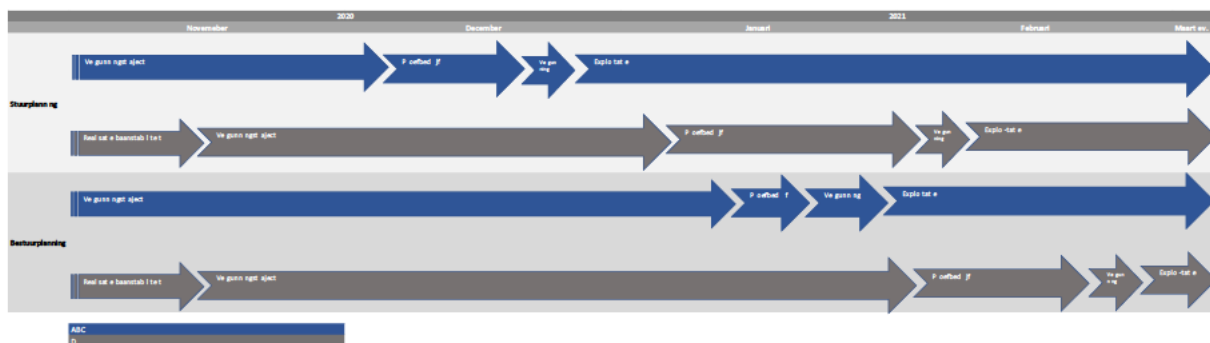
Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT.

Wekelijkse update

Na ontvangst van de vergunning van RUD, is afgelopen woensdag 9 december jl. het proefbedrijf gestart. Naast focus voor het proefbedrijf is er blijvende aandacht voor het stabiel werken van de benodigde faciliteiten en systemen op het OCC evenals voor de afronding van de restpunten voor exploitatie.

Stuurplanning vs Bestuurplanning

Met het tijdig starten van het proefbedrijf koersen we af op afronding van het proefbedrijf in week 51 (week van 14 december). Daarmee is de stuurplanning nog conform planning.



Tracé delen ABCD:

- Om te kunnen rijden met de 75 m. trams zijn aanpassingen nodig aan een aantal haltes, daarvoor wordt komende weken een planning gemaakt en afgestemd met de partijen.
- Een belangrijk restpunt is de oplossing van de verzakking op de haltes, dit is met name een probleem op tracé D (IJsselstein). Om te komen tot een duurzame oplossing is BAM bezig met een plan van aanpak. Van RoyalDHV is contra expertise gevraagd om beoordeling te doen van de probleemanalyse en voorstelde oplossing.
- Gesprek met ouders verongelukte scooterrijder: Er is vanuit TBO contact geweest met de gemeente, volgende week is een bezoek bij de ouders ingepland met de gebiedscoördinator [REDACTED] zal vanuit TBO aanwezig zijn. De familie wil een AHOB, de gemeente en wij aanpassing van het fietspad en VRI. Ontwerp en kosten worden nu uitgewerkt, in Q1/2021 wordt een besluit genomen. De gebiedscoördinator is geïnformeerd over start proefbedrijf zodat deze de familie kan informeren.

Tracé delen A, B, C

- De vergunning van RUD is verkregen.
- Proefbedrijf is gestart op 9 december jl. De eerste dagen zijn naar tevredenheid verlopen.
- Niet alle tramtafels met de bijbehorende systemen en functionaliteiten op het OCC zijn stabiel werkend. Voor het proefbedrijf draaien twee tramtafels, een voor UHL en een voor SUNIJ. Daarnaast is er een back-up tafel. Er is blijvende aandacht voor het stabiel werken van alle tramtafels op het OCC, dit ligt primair bij TBO maar heeft een uitstraling op VRT.

- Voor de indienststelling van tracé delen ABC wordt gekeken naar een optimaal overgangsmoment. Eerder is gesproken over een zogenaamde zachte landing wat inhoudt dat gedurende een korte periode na start exploitatie naast trams ook bussen beschikbaar blijven. De noodzaak wordt mede bepaald door de tijdens het proefbedrijf gerealiseerde beschikbaarheid. Op 15 december as. zal in een gremium met vertegenwoordiging van VRT, TBO, EOv en Qbuzz hierin een keuze worden gemaakt.

Tracé deel D

- De planning is ongewijzigd.
- Op 14 december as. wordt het bijgewerkte dossier geleverd aan ISA, die op haar beurt deze binnen een week beoordeelt. Vervolgens zal het dossier naar ILT gestuurd worden. Dit past in zowel de stuurplanning als in de bestuurplanning.

Risico's:

- De stabiele werking van het OCC is randvoorwaardelijk voor start exploitatie. Dit kan een negatieve impact hebben op zowel de stuurplanning als de bestuurplanning.
- Corona: de stijging van het aantal coronagevallen in Nederland waardoor er steeds meer mensen ziek zijn of in quarantaine moeten is ook een toenemend risico voor VRT waar een beperkt aantal specifieke personen bepalend is voor het realiseren van de planning. Een back up is gelet op hun specialisme nauwelijks beschikbaar. Indien zij door corona getroffen zouden worden leidt dit tot vertraging.

Ondernemersbijeenkomsten

Afgelopen donderdag (10-12-2020) zijn twee ondernemersbijeenkomsten gehouden voor de geïnteresseerde ondernemers uit Utrecht (1), IJsselstein (1) en Nieuwegein (4). Beide bijeenkomsten zijn goed verlopen. Aan de ondernemers uit Nieuwegein City Plaza is het plan gepresenteerd om de looproute aantrekkelijker te maken met plantenbakken. Hierop is positief gereageerd. Er wordt een afspraak ingepland om de locaties van de plantenbakken samen met de ondernemers te bepalen. Hoe snel het plan gerealiseerd kan worden is voornamelijk afhankelijk van de leverancier van de plantenbakken.

De verwachting is dat, als er claims ingediend worden voor nadeelcompensatie, dit een zeer beperkt aantal zal zijn. De ondernemers onderkennen ook de complexiteit van het proces en geven aan dat het aantoonbaar maken van de geleden schade lastig is.

Verzending statenbrief en kwartaalrapportage

De statenbrief en kwartaalrapportage worden dinsdag 15 december in GS behandeld. Aan GS is een tekstmandaat gevraagd zodat de laatste ontwikkelingen meegenomen kunnen worden in de statenbrief. Na deze laatste aanpassingen kunnen de statenbrief en kwartaalrapportage naar PS verstuurd worden. Een afschrift wordt zoals altijd naar de gemeenten Nieuwegein, IJsselstein en Utrecht verstuurd. In de statenbrief is opgenomen dat als reizigerscompensatie twee weken gratis vervoer wordt aangeboden. Aan de wethouders van Nieuwegein en IJsselstein is eerder medegedeeld dat de door hen verzochte twee maanden gratis vervoer niet haalbaar zijn.

DATUM 7-1-2021
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang VRT

Beste Arne,

Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT.

Tracé ABC

De exploitatie van de Sunij-lijn op de tracés A,B en C (Utrecht Centraal – Nieuwegein Zuid) is op 3 januari jl. gestart. De hieraan voorafgaande aantonningsritten zijn goed verlopen.

- De Abri's worden op korte termijn schoongemaakt, uiterlijk eind januari is dit gereed.
- Er wordt gewerkt aan restpunten, die geen invloed hebben op de exploitatie of de veiligheid, maar nog wel afgerond dienen te worden. Dit gebeurt in goed overleg tussen VRT, BAM en TBO. In het weekend van 13/14 februari vindt op Nieuwegein-Zuid de ombouw plaats van Plan B naar het Bombardier systeem, waardoor ook spoor 2 van NG-Z gebruikt kan gaan worden. Hierdoor zal in dat weekend tramvervangend vervoer worden ingezet.
- Het issue dat de trams van 66 en 75 meter de aanrijroutes van het St. Antonius ziekenhuis zouden kunnen blokkeren is gezamenlijk opgelost. Vanuit het St. Antonius ziekenhuis is er een alternatieve spoedroute gerealiseerd. De VRI's zijn door de gemeente geschakeld. Een tram kan dus niet bij de halte vertrekken zonder op de Zuidstedeweg ook groen te krijgen. St. Antoniusziekenhuis is tevreden met deze oplossing. Verdere optimalisatie vindt in 2022 plaats.

Tracé D:

De bestuursplanning gaat uit van start exploitatie eind februari 2021. Volgens de stuurplanning is de start exploitatie op dit moment 31 januari.

De stuurplanning ziet er als volgt uit:

- Vrijdag 8 januari 2021 bespreking binnen VRT team m.b.t. invulling van planning en risico's
- Testrit: nacht van 17 op 18 januari 2021
- Start Proefbedrijf: 23 januari 2021
- Start exploitatie: 31 januari 2021

Als 100% zekerheid is over de datum van start exploitatie, zal de externe communicatie weer opgezet worden.

Risico's:

- Doorlooptijden ISA/ILT zijn kritisch voor start exploitatie op D. Er wordt wederom nauw overlegd met de partijen om de samenwerking soepel te laten verlopen.
- De verzakkingen van de haltes dienen naar tevredenheid opgelost te zijn door BAM.
- Overige veiligheid gerelateerde restpunten dienen opgelost te zijn.

Met het bovenstaande staat de bestuursplanning niet onder druk. Ook heeft het gehele proces op tracé D, geen gevolgen voor de exploitatie op tracés A, B en C.

Overige werkzaamheden 75 meter trams

De SUNIJ-lijn moet op een aantal punten nog geschikt gemaakt worden voor de 75 meter trams, dat betekent mogelijk verplaatsing van seinen, plaatsen stootblokken eindhaltes e.d. E.e.a. wordt nog nu grondig uitgewerkt. Hoewel aanpassingen soms klein zijn, zijn ze door de integraliteit wel complex.

Vervoerkundige koppeling

In de scope van VRT zit de vervoerkundige koppeling. Omdat er in het gebied rond Utrecht CS meer speelt (o.a. taxi's door de Leidseveertunnel, herinrichting Lombokplein, Overkluizing Smakkelaarsveld, etc.), is besloten om deze VRT scope over te hevelen naar een nieuw project VK+ (Vervoerkundige koppeling plus). ██████████ is de projectmanager en ██████████ de opdrachtgever. De Gemeente Utrecht participeert in de projectgroep. Rapportage van VK+ zal opgenomen worden in de 3 maandelijke bestuurlijke voortgangsrapportages van VRT. Vanuit VK+ zal de communicatie over het moment van de start exploitatie worden gedaan. Knelpunten die bij VK+ naar voren komen die in het domein van de Gemeente Utrecht liggen zullen in het Bestuurlijk overleg met de gemeente in het bestuurlijk overleg Mobiliteit worden geagendeerd.

Ondernemersbijeenkomsten

Op maandag 11 januari zullen, mits er geen vorst is, de bloembakken bij City Plaza geplaatst worden. De ondernemers zullen hierbij ook aanwezig zijn zodat ook zij inspraak hebben op de locaties van de bloembakken.

DATUM 15-1-2021
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang VRT

Beste Arne,

Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT.

Tracé D

De bestuursplanning voor tracé D gaat uit van start exploitatie eind februari 2021. Eerder is gemeld dat wij conform de stuurplanning de exploitatie eerder kunnen starten. Echter afgelopen dagen is gebleken dat de stuurplanning aanpassing behoeft. De reden daarvoor is dat tijdens een testrit gebleken is dat er een mogelijk onvoorzien veiligheidsrisico is. Dit risico is opgetreden door de aangepaste configuratie van de trams waardoor de situatie kan ontstaan dat de tram de overweg bereikt voordat de benodigde systemen daar de nodige signalering voor afgeven. Hoewel de kans van optreden relatief laag is, is het een onacceptabel veiligheidsrisico. Om dit op te lossen dient het nodige ontworpen en uitgevoerd te worden, dit neemt tijd in beslag waar niet op gerekend is. Momenteel wordt gewerkt aan de voorbereiding van deze activiteiten. Gelijktijdig onderzoeken wij mogelijke tijdelijke oplossing(en) en draagvlak ervoor.

Gezien het voorgaande is de planning als volgt aangepast:

- In de nacht op 16 op 17 januari a.s. wordt een testrit gereden waarvan de rapportage (wordt opgeleverd op 18-01-2021) noodzakelijk is voor de safety case en het informatiedossier.
- De afgeronde safety case aan ISA aan te bieden op 20-01-2021, de doorlooptijd is 7 dagen.
- De safety board van provincie Utrecht staat gepland op 28-01-2021.
- Het afgeronde informatiedossier inclusief de positieve verklaring van ISA aan ILT aan te bieden op 29-01-2021 waarbij wij uitgaan van een afgegeven positieve verklaring van ILT niet later dan 05-02-2021. Dit is met de partijen besproken, echter ILT doet geen toezeggingen op de doorlooptijd.
- RUD op 05-02-2021 de vergunning onder voorwaarden kan afgeven welke randvoorwaardelijk is voor het proefbedrijf.
- Het proefbedrijf uit te voeren vanaf 06-02-2021 tot 13-02-2021.
- Indienststelling op 15-02-2021 te laten plaatsvinden.
- De ombouw van Plan B naar Bombardier op Nieuwegien-ZUID te herplannen. Het streven is dit plaats te laten vinden twee weken na indienststelling van tracé D. Het herplannen van deze werkzaamheden is afhankelijk van enkele opdrachtnemers, de (on)mogelijkheden op dit vlak worden de komende periode verkend.

In week 22 (31 mei- 6 juni 2021) worden werkzaamheden voorbereid om de seinen rond de eindhalte en bij de laatste overgang in IJsselstein Zuid te verplaatsen. Dit moet gebeuren i.v.m. de trams van 75 meter. Hiervoor zal een buitendienststelling nodig zijn gedurende een weekend voor trace D. Communicatie hierover wordt voorbereid en gaat uit op het moment dat de nodige voorbereidingen getroffen zijn.

Risico's

- Doorlooptijd ILT is kritisch voor start exploitatie op D. Dit kan impact hebben op de bestuurplanning. ILT heeft dat ook expliciet benoemd in het gesprek van donderdag 14 januari jl.
- ILT/ISA wijzen de eventuele tijdelijke oplossing in relatie tot de assentellers op tracé D af.
- Overige veiligheid gerelateerde restpunten (zoals het plaatsen van rolstoelplanken) dienen opgelost te zijn voor het einde van januari 2021.

Tracé ABC

- De ombouw van Plan B naar Bombardier op Nieuwegein-Zuid wordt geherpland. Het streven is dit plaats te laten vinden twee weken na indienststelling van tracé D. Het herplannen van deze werkzaamheden is afhankelijk van enkele opdrachtnemers, de (on)mogelijkheden op dit vlak worden de komende tijd verkend.
- In week 19 (10-16 mei 2021) worden werkzaamheden voorbereid om de seinen rond de eindhalte in Nieuwegein Zuid te verplaatsen. Dit moet gebeuren i.v.m de 75 meter tram. Hiervoor zal een buitendienststelling gedurende een weekend nodig zijn van trace C. Communicatie hierover wordt voorbereid en gaat uit op het moment dat de nodige voorbereidingen getroffen zijn. Eventuele combinatie van deze werkzaamheden met het ombouwweekend van Plan B naar Bombardier introduceert nieuwe risico's en wordt derhalve niet gedaan. Wel wordt er gekeken naar optimalisatiemogelijkheden om de hinder zo veel mogelijk te beperken op tracé delen C en D.

Risico's:

- Beschikbaarheid van partijen om ombouw van Plan B naar Bombardier te herplannen. Dit heeft geen invloed op de bestuurplanning.

Ondernemersbijeenkomsten

Op maandag 11 januari zijn de bloembakken bij City Plaza geplaatst. De ondernemers waren hierbij ook aanwezig en de plaatsing is met hen in goed overleg tot stand gekomen. Bij de rondgang kwam de behoefte van de ondernemers naar voren om aanvullend extra bewegwijzering naar de winkels aan te brengen. Dit verzoek hebben wij positief beantwoord en wordt in overleg met Wereldhave gerealiseerd.

Ingekomen brief VvE Basiliëpad 10-40 (halte IJsselstein Binnenstad)

In de bijlage vind je de conceptreactie op de binnengekomen brief van de VvE van de Basiliëpad en achtergrondinformatie over de in de brief genoemde punten. De bewoners hebben veel overlast ervaren van de werkzaamheden en uiten in de brief hun onvrede hierover. Het gaat om 16 woningen. Er is veelvuldig contact geweest met de bewoners om schades e.d. te herstellen. De planning was om de werkzaamheden binnen zeven weken uit te voeren, dit is met ca. twee weken uitgelopen. De bewoners zijn continue door de BAM/PU op de hoogte gehouden voor de voortgang van het werk en de overlast die zij hiervan van zouden ondervinden.

BAM was voornemens om de bewoners als alle restpunten zijn afgehandeld een fles wijn als bedankje te aan te bieden. Aan BAM is gevraagd om dit meer aan te kleden (in de vorm van een borrelpakket met lokale producten bijvoorbeeld) en zo de bewoners tegemoet te komen.

Aangaande de schades waarnaar gerefereerd wordt, geeft BAM aan dat de laatste schades worden hersteld. M.b.t. een scheur in de grindvloer geeft BAM aan dat niet aantoonbaar is dat deze schade door de werkzaamheden is veroorzaakt en daarom niet door BAM zal worden hersteld.

DATUM 21-1-2021
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang VRT

Beste Arne,

Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT.

Tracé D

De bestuursplanning voor tracé D gaat uit van start exploitatie eind februari 2021. Eerder is gemeld dat wij conform de stuurplanning de exploitatie eerder kunnen starten. De maatregelen om het risico dat de tram de overweg bereikt voordat de benodigde systemen daar de nodige signalering voor afgeven, worden deze week uitgevoerd. Een extra testnacht om te testen of de maatregelen afdoende zijn is gepland in de nacht van 23/24 januari a.s. De safetycase is aangeleverd aan de ISA, die reeds gereageerd heeft. Als de resultaten van de testnacht positief zijn, zal de ISA uiterlijk op 27 januari zijn verklaring af geven. De planning is verder niet gewijzigd ten opzichte van vorige week:

- In de nacht van 23 op 24 januari a.s. wordt een testrit gereden waarvan de rapportage (wordt opgeleverd op 25/26-01-2021) noodzakelijk is voor de safety case en het informatiedossier.
- De afgeronde safety case aan ISA is aangeboden, waarbij een nalevering is overeengekomen.
- De safety board van provincie Utrecht staat gepland op 28-01-2021.
- Het afgeronde informatiedossier inclusief de positieve verklaring van ISA aan ILT aan te bieden op 29-01-2021 waarbij wij uitgaan van een afgegeven positieve verklaring van ILT niet later dan 05-02-2021. Dit is met de partijen besproken, echter ILT doet geen toezeggingen op de doorlooptijd.
- RUD op 05-02-2021 de vergunning onder voorwaarden kan afgeven welke randvoorwaardelijk is voor het proefbedrijf.
- Het proefbedrijf uit te voeren vanaf 06-02-2021 tot 13-02-2021.
- Indienstelling op 15-02-2021 te laten plaatsvinden.
- De ombouw van Plan B naar Bombardier op Nieuwegein-Zuid te herplannen. Het streven is dit plaats te laten vinden twee weken na indienstelling van tracé D. Het herplannen van deze werkzaamheden is afhankelijk van enkele opdrachtnemers, de (on)mogelijkheden op dit vlak worden de komende periode verkend. Vooralsnog wordt dit gepland in het weekend van 27/28 februari (indien voldoende capaciteit beschikbaar is). Daarbij wordt een fall-back scenario meegenomen, indien mocht blijken dat de Bombardierinstallatie niet goed functioneert. Fall-back scenario is dat we "de oude" spullen laten liggen en pas op een later moment verwijderen.

In week 22 (31 mei - 6 juni 2021) worden werkzaamheden voorbereid om de seinen rond de eindhalte en bij de laatste overweg in IJsselstein Zuid te verplaatsen. Dit moet gebeuren i.v.m. de trams van 75 meter. Hiervoor zal een buitendienststelling nodig zijn gedurende een weekend voor tracé D. Communicatie hierover wordt voorbereid en gaat uit op het moment dat de nodige voorbereidingen getroffen zijn.

Risico's

- Doorlooptijd ILT is kritisch voor start exploitatie op D. Dit kan impact hebben op de bestuurplanning. ILT heeft dat ook expliciet benoemd in het gesprek van donderdag 14 januari jl.
- A.g.v. de avondklok kunnen de werkzaamheden niet conform planning worden uitgevoerd. Momenteel wordt actie ondernomen om de werkgeversverklaringen bijtijds te verkrijgen.
- Overige veiligheid gerelateerde restpunten (zoals het plaatsen van rolstoelplanken) dienen opgelost te zijn voor het einde van januari 2021.

Tracé ABC

- De ombouw van Plan B naar Bombardier op Nieuwegein-Zuid wordt herpland in het weekend van 27/28 februari a.s.. Het streven is dit plaats te laten vinden twee weken na indienststelling van tracé D. Het herplannen van deze werkzaamheden is afhankelijk van enkele opdrachtnemers, de (on)mogelijkheden op dit vlak worden de komende tijd verkend.
- In week 19 (10-16 mei 2021) worden werkzaamheden voorbereid om de seinen rond de eindhalte in Nieuwegein Zuid te verplaatsen. Dit moet gebeuren i.v.m de 75 meter tram. Hiervoor zal een buitendienststelling gedurende een weekend nodig zijn van trace C. Communicatie hierover wordt voorbereid en gaat uit op het moment dat de nodige voorbereidingen getroffen zijn. Eventuele combinatie van deze werkzaamheden met het ombouwweekend van Plan B naar Bombardier introduceert nieuwe risico's en wordt derhalve niet gedaan. Wel wordt er gekeken naar optimalisatiemogelijkheden om de hinder zo veel mogelijk te beperken op tracé delen C en D.

Risico's:

- Beschikbaarheid van partijen om ombouw van Plan B naar Bombardier te herplannen. Dit heeft geen invloed op de bestuurplanning.

Overige zaken

- Er is heeft overleg met Sogu/Rocov plaatsgevonden over de toegankelijkheid. Dit overleg was positief, waarbij de montage van de rolstoelplanken voor hen voldoende invulling is van hun wensen. Men is tevreden met de serieuze benadering van de spleetbreedte. Er is nog steeds discussie over de meetmethodiek, maar voor hen is dit geen punt van aandacht op dit moment. Er volgt nog een afstemming tussen de communicatieadviseur van VRT en Rocov inzake voorlichting/filmmateriaal.
- NBC Congrescentrum heeft een aantal stukken t.b.v. nadeelcompensatie direct naar jou gestuurd, wij zullen hem wijzen op de reguliere afhandeling en verwijzen naar het juiste loket.
- Dag van de Lightrail: Vanuit de provincie zijn wij breed aanwezig. Inbreng op het programma is niet meer mogelijk. Gezien het feit dat de provincie Utrecht afgelopen jaar gastheer was (incl. excursies en lezingen), is het denkbaar dat de focus vanuit Railforum dit jaar buiten de provincie Utrecht ligt. Het evenement wordt jaarlijks georganiseerd, voor het komende jaar kan door de provincie tijdig ingespeeld worden op een actieve inbreng.
- Het decharge-proces voor het deelproject Ombouw SUNIJ wordt opgesteld, deze wordt binnenkort (na indienststelling tracé D) gedeeld.

DATUM 28-1-2021
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang VRT

Beste Arne,

Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT.

Tracé D

De bestuursplanning voor tracé D gaat uit van start exploitatie eind februari 2021. Ten aanzien van reeds afgegeven stuurplanning het volgende:

Planning start exploitatie

- De verwachte start exploitatie is met één week verschoven naar 21 februari (was voorheen 14 februari). De ontstane vierkante wielen leiden tot geluidsoverlast en klachten van bewoners langs de UHL en SUNIJ-lijn. Om de exploitatie op 14 februari te kunnen halen zouden, zoals eerder ingepland, extra trams ingezet moeten worden en frequenter dan de reguliere dienstregeling moeten gaan rijden. Omdat dit zou leiden tot extra geluidsoverlast bij de omwonenden is besloten om de frequentie niet op te hogen en gelijk te houden aan de reguliere dienstregeling. Dit heeft echter tot gevolg dat exploitatie op 14 februari niet meer haalbaar is.
- De 16^e is een go/no-go moment waarop kan worden besloten of de exploitatie kan starten. De exploitatie zou in dat geval de volgende dag kunnen starten (17 februari). Echter, om meer ruimte te hebben voor eventuele benodigde aanpassingen is besloten om als start exploitatie 21 februari aan te houden. Dit geeft ook meer tijd voor de communicatie, die naar verwachting de 16^e kan worden gestart (als er 100% zekerheid is). De tramvervangende bussen blijven tot 21 februari rijden voor de reizigers.
- Na start exploitatie op 21 februari zal in het weekend van 27/28 februari weer een buitendienststelling zijn i.v.m. ombouw van Plan B (zie onder "Tracé ABC"). Risico bestaat dat dit leidt tot negatieve publiciteit.

Voortgang verkrijgen indienststellingsvergunning

- De afgeronde safetycase is aan ISA aangeboden en beoordeeld. De ISA heeft op 27 januari jl. een positief advies afgegeven.
- De safetyboard van provincie Utrecht d.d. 28-01-2021 heeft een positieve verklaring afgegeven ten aanzien van de kwaliteit en compleetheid van het informatiedossier waarna op 29 januari jl. het informatiedossier aan ILT is geleverd.
- Wij gaan uit van een afgegeven positieve verklaring van ILT niet later dan 05-02-2021. Dit is met de partijen besproken, echter ILT doet geen toezeggingen op de doorlooptijd. Gezien de verschuiving van de start exploitatie kan dit eventueel met één week verlengd worden.
- RUD kan op 05-02-2021 de vergunning onder voorwaarden afgeven welke randvoorwaardelijk is voor het proefbedrijf.
- De testen met betrekking tot het aantonen van het veilig functioneren van wegkruisingen vinden plaats op 6 en 7 februari, waarna het proefbedrijf, na een positieve beoordeling door de safetyboard op 8 februari kan starten.
- Begin 2021 heeft de beheerder aangegeven een eenduidige rapportage van het functioneren van de wegkruisingen te wensen. Dit is meegenomen in de testen van 17 januari 2021 en daarmee is van uit voor- en achterzijde van de tram het veilig functioneren van de wegkruisingen vastgesteld. Dit werd als niet toereikend bewijs beschouwd waarna de beheerder heeft verzocht om nadere testen uit te voeren ten aanzien van de wegkruisingen (AHOB's, VRI's en TWI's). Om de testen robuust uit te voeren is een periode van frequente ritten en normaal verkeersaanbod noodzakelijk. Besloten is om in een testregime

op 6 en 7 februari a.s. deze testen uit te voeren. Testen worden dan vormgegeven door het maken van films van alle kruisingen bij gebruik door trams uit beide richtingen. Deze films worden aansluitend geanalyseerd. De rapportage van deze testen wordt in de ochtend van 8 februari a.s. opgesteld en in de middag gedeeld met de safetyboard van de provincie. Hierna kan de safetyboard, aan hand van de rapportage van de uitgevoerde testen, de laatste voorwaarde voor het proefbedrijf opheffen.

Risico's

- Doorlooptijd ILT is kritisch voor start exploitatie op D. Dit risico is verlaagd nu de exploitatie met één week is uitgesteld. Dit heeft vooralsnog geen impact op de bestuurplanning.
- Hoge storingsgevoeligheid van systemen binnen het gehele Utrechtse tramsysteem (UHL, OCC) buiten tracé D kan impact hebben op de indienststelling van tracé deel D. Deze storingen leiden tot hoge werkdruk op de collega's van het TBO en Qbuzz. Dit valt buiten de invloedssfeer van het VRT-team.
- De korte doorlooptijden leiden tot externe communicatie die later wordt gevoerd dan normaliter gebruikelijk. Dit kan leiden tot onbekendheid bij omwonenden en reizigers over status (testen, proefbedrijf of in dienst) van de ritten.

Tracé ABC

- De ombouw van Plan B naar Bombardier op Nieuwegein-Zuid is gepland in het weekend van 27/28 februari 2021. Er is gebleken dat er voldoende capaciteit is bij de leveranciers en aannemers om de werkzaamheden dan uit te voeren. Voorstel om dit te communiceren als er wordt aangekondigd dat Tracé D in exploitatie gaat. Eerder is niet mogelijk wat als nadeel heeft dat er dat weekend een buitendienststelling is die ook voor tracé D geldt.



DATUM 4-2-2021
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang VRT

Beste Arne,

Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT.

Tracé D

De bestuursplanning voor tracé D gaat uit van start exploitatie eind februari 2021. Ten aanzien van reeds afgegeven stuurplanning het volgende:

Planning start exploitatie

- De verwachte start exploitatie is nog steeds 21 februari.
- Komend weekend worden nog testen uitgevoerd, waarbij met name de timing van overwegen en VRI's worden gemeten en geanalyseerd in relatie tot de trampassages
- De 17^e is een go/no-go moment met de Safetyboard waarop kan worden besloten of de exploitatie kan starten. De exploitatie zou in dat geval de volgende dag kunnen starten (18 februari). Echter, om meer ruimte te hebben voor eventuele benodigde aanpassingen is besloten om als start exploitatie 21 februari aan te houden. Dit geeft ook meer tijd voor de communicatie, die naar verwachting de 17^e kan worden gestart (als er 100% zekerheid is). De tramvervangende bussen blijven tot 21 februari rijden voor de reizigers.
- Na start exploitatie op 21 februari zal in het weekend van 27/28 februari weer een buitendienststelling zijn i.v.m. ombouw van Plan B (zie onder "Tracé ABC"). Risico bestaat dat dit leidt tot negatieve publiciteit.

Voortgang verkrijgen indienststellingsvergunning

- De afgeronde safetycase is aan ISA aangeboden en beoordeeld. De ISA heeft op 27 januari jl. een positief advies afgegeven.
- De safetyboard van provincie Utrecht d.d. 28-01-2021 heeft een positieve verklaring afgegeven ten aanzien van de kwaliteit en compleetheid van het informatiedossier waarna op 29 januari jl. het informatiedossier aan ILT is geleverd.
- Wij gaan uit van een afgegeven positieve verklaring van ILT niet later dan 11-02-2021. Dit is met de partijen besproken, echter ILT doet geen toezeggingen op de doorlooptijd.
- RUD kan op 12-02-2021 de vergunning onder voorwaarden afgeven welke randvoorwaardelijk is voor het proefbedrijf.
- De testen met betrekking tot het aantonen van het veilig functioneren van wegkruisingen vinden plaats op 6 en 7 februari, waarna het proefbedrijf, na een positieve beoordeling door de safetyboard op 11 februari op 14 februari kan starten. In het proefbedrijf worden aantooningsritten gereden. Omdat een proefbedrijf niet met reizigers uitgevoerd mag worden, worden de trams richting IJsselstein op Nieuwegein-City "leeggeveegd" (hiervoor worden ervaren mensen ingezet en vooraf helder gecommuniceerd met de reizigers).
- Begin 2021 heeft de beheerder aangegeven een eenduidige rapportage van het functioneren van de wegkruisingen te wensen. Dit is meegenomen in de testen van 17 januari 2021 en daarmee is van uit voor- en achterzijde van de tram het veilig functioneren van de wegkruisingen vastgesteld. Dit werd als niet toereikend bewijs beschouwd waarna de beheerder heeft verzocht om nadere testen uit te voeren ten aanzien van de wegkruisingen (AHOB's, VRI's en TWI's). Om de testen robuust uit te voeren is een periode van frequente ritten en normaal verkeersaanbod noodzakelijk. Besloten is om in een testregime op 6 en 7 februari a.s. deze testen uit te voeren. Testen worden dan vormgegeven door het maken van

films van alle kruisingen bij gebruik door trams uit beide richtingen. Deze films worden aansluitend geanalyseerd. De resultaten worden op 11 februari gedeeld met de safetyboard van de provincie. Hierna kan de safetyboard, aan hand van de rapportage van de uitgevoerde testen, de laatste voorwaarde voor het proefbedrijf opheffen. Het voordeel is hierbij ook dat als uit de testen zaken komen die nog aangepast dienen te worden, hier nog tijd voor is.

Risico's

- Er wordt streng winterweer voorspeld voor in ieder geval dit weekend (6/7 februari). Risico bestaat dat dit de planning van de testritten negatief beïnvloedt.
- Doorlooptijd ILT is kritisch voor start exploitatie op D. Dit risico is verlaagd nu de exploitatie met één week is uitgesteld. Dit heeft vooralsnog geen impact op de bestuurplanning.
- Hoge storingsgevoeligheid van systemen binnen het gehele Utrechtse tramsysteem (UHL, OCC) buiten tracé D kan impact hebben op de indienststelling van tracé deel D. Deze storingen leiden tot hoge werkdruk op de collega's van het TBO en Qbuzz. Dit valt buiten de invloedssfeer van het VRT-team.
- De korte doorlooptijden leiden tot externe communicatie die pas kort voor het moment van wijziging kan worden gevoerd. Dit kan leiden tot onbekendheid bij omwonenden en reizigers over status (testen, proefbedrijf of in dienst) van de ritten.

Tracé ABC

- De ombouw van Plan B naar Bombardier op Nieuwegein-Zuid is gepland in het weekend van 27/28 februari 2021. Er is gebleken dat er voldoende capaciteit is bij de leveranciers en aannemers om de werkzaamheden dan uit te voeren. Voorstel om dit te communiceren als er wordt aangekondigd dat Tracé D in exploitatie gaat. Eerder is niet mogelijk wat als nadeel heeft dat er dat weekend een buitendienststelling is die ook voor tracé D geldt.

Overig

- Er zijn klachten binnengekomen over gladheid bij het perron Nieuwegein City. Als het veel regent blijft er plaatselijk water staan, zeker bij vorst kan dit tot gladheid leiden. Inmiddels zijn daar waarschuwingsbordjes geplaatst en wordt nader onderzoek gedaan.
- Het afhandelen van VTW's is een belangrijk onderdeel in deze laatste fase. De Advisory Board wordt 9 februari hierover bijgepraat door de contractmanager. Martin de Weijze is ingehuurd om "stokkende" VTW's vlot te trekken.
- Het door NBC ingediende verzoek tot nadeelcompensatie is in behandeling genomen door de juristen van MOB en er is telefonisch contact geweest tussen betrokkenen. Bij de overige ondernemers zal worden geïnventariseerd of zij verwachten ook een verzoek tot nadeelcompensatie in te dienen.

DATUM 11-2-2021
AAN Arne Schaddelee
VAN [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)
ONDERWERP Voortgang VRT

Beste Arne,

Met deze memo willen wij je meenemen in de wekelijkse update van het project VRT.

Tracé D

De bestuursplanning voor tracé D ging uit van start exploitatie eind februari 2021. Echter door extreme weersomstandigheden hebben enkele werkzaamheden niet tijdig plaats kunnen vinden. Derhalve is, op basis van enkele aannames, besloten om de planning aan te passen naar start exploitatie op 7 maart a.s..

Planning start exploitatie

- De vergunning is reeds van RUD ontvangen.
- De testen met betrekking tot het aantonen van het veilig functioneren van wegkruisingen vinden plaats op 21 februari, na een positieve beoordeling door de safetyboard (op 25 februari), het proefbedrijf op 28 februari kan starten.
- In het proefbedrijf worden aantoningsritten gereden. Omdat een proefbedrijf niet met reizigers uitgevoerd mag worden, worden de trams richting IJsselstein op Nieuwegein-City "leeggeveegd" (hiervoor worden ervaren mensen ingezet en vooraf helder gecommuniceerd met de reizigers).
- De verschuiving leidt tot een nieuwe start exploitatie op 7 maart. Het go/no-go moment is volgens de nieuwe planning op 3 of 4 maart.

Risico's

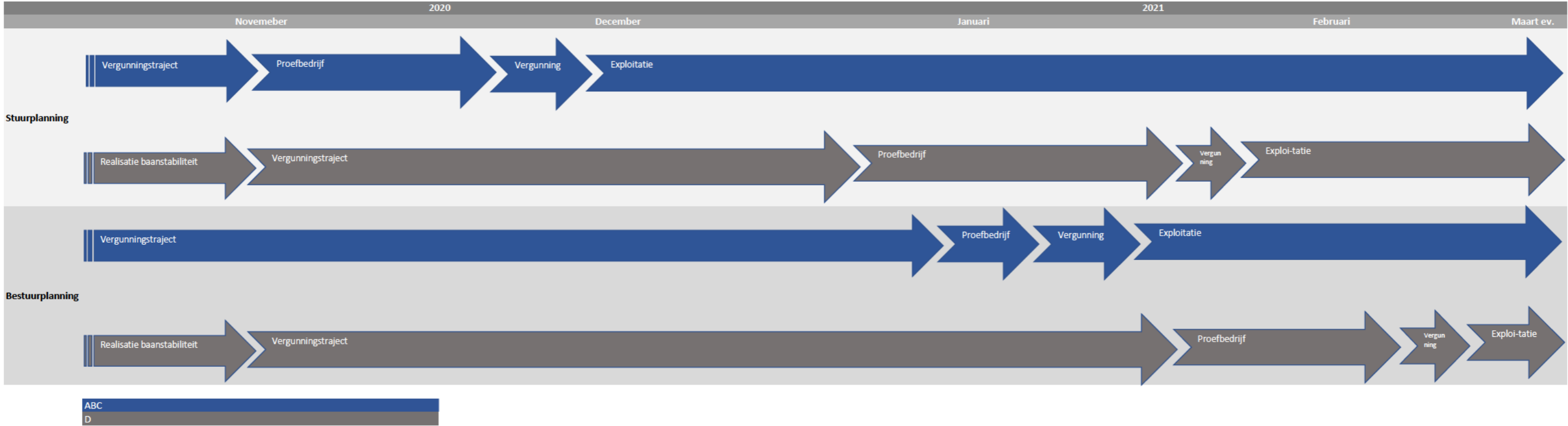
- In geval van langdurig aanhouden van extreme weersomstandigheden kan de planning negatief worden beïnvloed.
- Hoge storingsgevoeligheid van systemen binnen het gehele Utrechtse tramsysteem (UHL, OCC) buiten tracé D kan impact hebben op de indienststelling van tracé deel D. Deze storingen leiden tot hoge werkdruk op de collega's van het TBO en Qbuzz. Dit valt buiten de invloedssfeer van het VRT-team.
- De korte doorlooptijden leiden tot externe communicatie die pas kort voor het moment van wijziging kan worden gevoerd. Dit kan leiden tot onbekendheid bij omwonenden en reizigers over status (testen, proefbedrijf of in dienst) van de ritten.

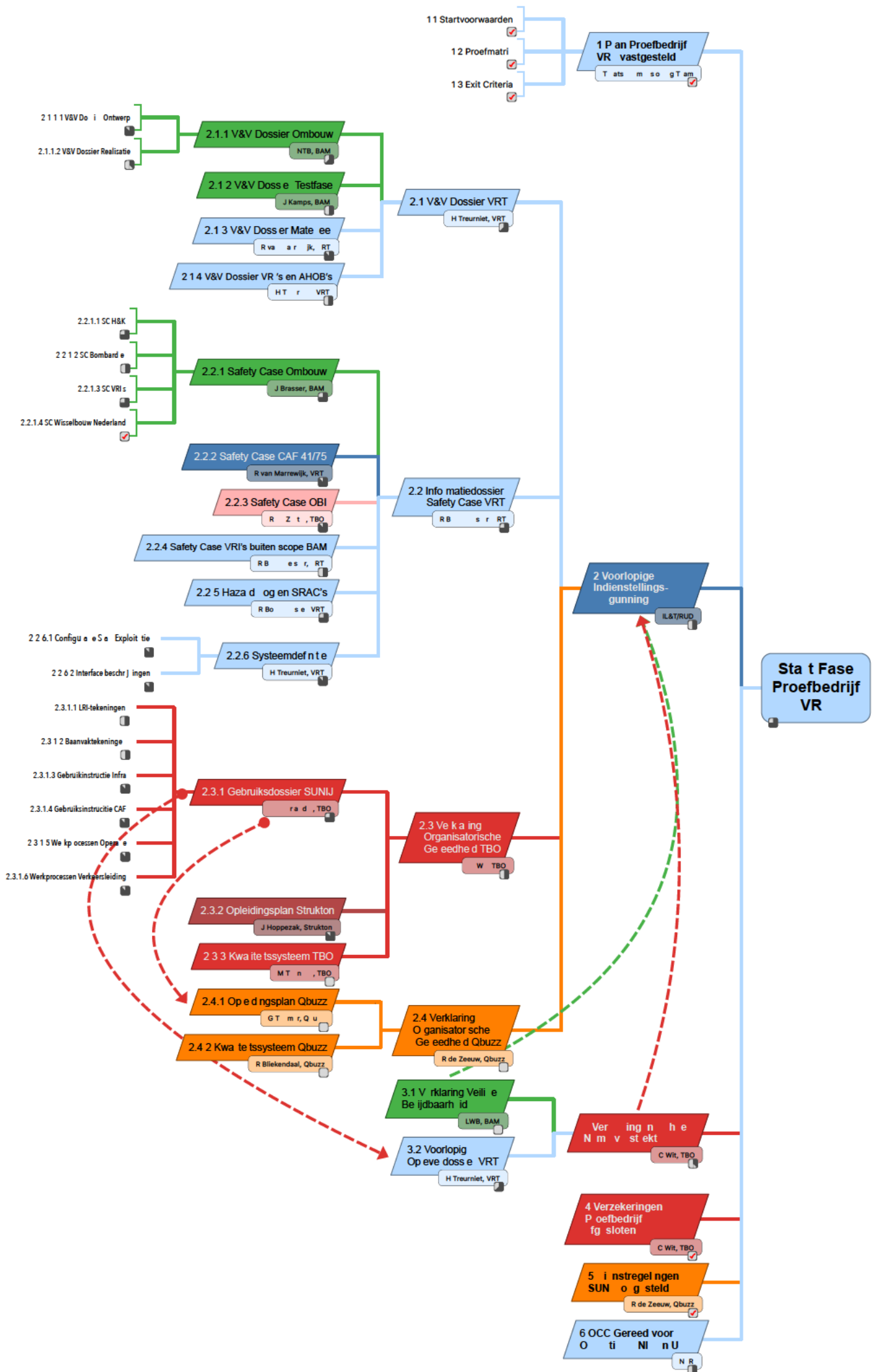
Tracé ABC

- Met het verschuiven van de indienststellingsmoment van tracé deel D is de ombouw van Plan B naar Bombardier op Nieuwegein-Zuid ook negatief beïnvloed en moet worden herpland. De ombouw kan pas als op tracé D exploitatie gereden kan worden zodat de reizigers wel tot City kunnen komen en alleen de tak naar Nieuwegein Zuid verbust moet worden. De inzet is erop gericht om deze werkzaamheden in het weekend van 13/14 maart 2021 uit te voeren. Momenteel wordt met alle relevante partijen de haalbaarheid van deze nieuwe datum verkend.

Overig

- Afhankelijkheid tussen indienststellingsmoment van tracé D en ombouw van Plan B naar Bombardier blijft. In geval van schuiven van de ene planning gaat de realisatie van Plan B automatisch ook verschuiven.
- De planning is om de statenbrief en kwartaalrapportage na start exploitatie op tracé aan PS te versturen om zo ook verwarring te voorkomen. Bij verdere uitloop van de stuurplanning kan ervoor gekozen worden om de statenbrief evenwel, na aanpassing, voor de start van de exploitatie te versturen.





Vanuit de projectgroep zal een verdiepingsslag worden aangebracht in de diverse taken die bij de rollen horen. Bij de uitwerking van de probleemanalyse zal dit schema als een handvat gebruikt worden.

De uitkomst van de verkenning zal onder andere een advies bevatten of en hoe deze rollen door provincie Utrecht ingevuld kunnen worden. Vanuit de projectgroep zal een verdiepingsslag worden aangebracht in de diverse taken die bij de rollen horen. Bij de uitwerking van de probleemanalyse zal dit schema als een handvat gebruikt worden. De uitkomst van de verkenning zal onder andere een advies bevatten of en hoe deze rollen door provincie Utrecht ingevuld kunnen worden.

Schema van rollen, taken en verantwoordelijkheden huidige situatie

	Verantwoordelijkheid	Strategisch niveau	Tactisch niveau	Operationeel niveau	Advisering
<i>Rol</i>	Openbaar Vervoer	<i>Vervoerautoriteit OV (GS)</i>	<i>Concessie manager (EOV)</i>	<i>Exploitant (Qbuzz)</i>	
Taak		Kaders aan het te ontwikkelen openbaar vervoernetwerk &-product. Investerings in provinciale assets. Business case tramsysteem	Concessiebeheer inclusief financiële bijdrage (subsidies) voor de exploitatie, marketing en sociale veiligheid. Borging kwaliteit. Vervoerplan (dienstregeling) Reizigerstarieven Ontwikkeling producten	Aanbieden vervoer, rijden van bussen en trams, verkeersleiding, ontwikkeling producten, financiële verantwoording exploitatie	ROCOV en gemeenten wat betreft vervoerplan, uitvoeringskwaliteit, toegankelijkheid etc.
<i>Rol</i>	Projectmanagement	<i>Opdrachtgever (GS)</i>	<i>Opdrachtnemer (TPM)</i>	<i>Projectmanager</i>	<i>Klankbord</i>
Taak		Opdrachtgeverschap, organisatie-strategie	Bereiken doelstellingen en resultaten	Deelname en uitvoering	Advisering door exploitant (Qbuzz) en Concessieverlener (EOV)
<i>Rol</i>	Asset management	<i>Asset owner (GS)</i>	<i>Asset manager (TBO)</i>	<i>Serviceprovider (Alstom + CSM + Strukton)</i>	<i>Gebruiker (Qbuzz)</i>
Taak	- Trammaterieel	Beheervisie, nota kapitaalgoederen	Beheerplan, safety, risicobeheer, organisatieontwikkeling, planvorming, contractbeheer, financiële verantwoording.	Onderhouden en reinigen bedrijfsmiddelen	Huur van materieel. Controle op veiligheid materieel. Hand en spandiensten zoals verplaatsen materieel buiten dienstregeling etc.
Taak	- Infrastructuur (rails, haltes & gebouwen, telematica, OCC, dynamische reisinformatiesysteem)	Beheervisie, nota kapitaalgoederen	Beheerplan, safety, risicobeheer, Wegbeheerder, Wijt vergunningen, organisatieontwikkeling, planvorming, contractbeheer, financiële verantwoording.	Onderhouden bedrijfsmiddelen	Gebruik van Infra. Controle op veiligheid baan. Hand en spandiensten zoals IJzelrijden, etc.

	Verantwoordelijkheid	Strategisch niveau	Tactisch niveau	Operationeel niveau	
<i>Rol</i>	Toezicht	<i>Toezichthouder (IL&T)</i>			
<i>Rol</i>	Vergunningverlening			<i>Vergunningverlener (RUD)</i>	



GS van Utrecht, afdeling TBO
(Regiotram Utrecht)
t.a.v. [REDACTED]
Postbus 80300
3508 TH UTRECHT

Datum	5 december 2020	Contactpersoon	[REDACTED]
Zaaknummer	Z-VERG-2019-6693	Telefoonnummer	[REDACTED]
Briefnummer	Z/19/669779-822129	E-mailadres	[REDACTED]@rudutrecht.nl
Uw nummer	Uw mail van 4 december 2020	Bijlage(n)	geen
Onderwerp	Vergunning indienststelling wijziging spoorinfrastructuur SUNIJ-lijn tracé A, B en C / Wet lokaal spoor	Pagina	1 van 4

Geachte heer [REDACTED]

Bij mail van 4 december jl. heeft u een aanvraag ingediend op basis van art 9 en 10 Wet lokaal spoor (Wls) voor de indienststelling van de wijziging van de spoorweginfrastructuur van de SUNIJ-lijn tussen halte Utrecht Centraal Jaarbeurszijde (UCJ) en halte Nieuwegein Zuid. Het betreft het project Vernieuwde Regiotram (VRT). In het informatiedossier is het aangeduid met tracédeel A, B en C. Het tracédeel D, Nieuwegein Centrum –IJsselstein-Zuid, valt buiten de aanvraag.

De omvang van de wijzigingen staan omschreven in het informatiedossier van 18 november 2020 versie 1.0 definitief.

Uw aanvraag betreft een aanzienlijke wijziging van de infrastructuur als bedoeld in art 10 Wls.

U heeft een verklaring van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILenT) overgelegd als bedoeld in art 9 lid 3 Wls.

Stukken bij aanvraag

- Informatiedossier van 18 november 2020 versie 1.0 definitief, zoals dat door TBO bij de RUD is ingediend bij mail van 4 december 2020.
- Verklaring van de ILenT d.d. 4 december 2020 met kenmerk ILT-2020/37789.

Overwegingen

ILenT vermeldt in haar verklaring het volgende:

De ILenT vindt het een gemiste kans dat bij het herontwerp van de perrons er niet voor is gekozen de perrons zoveel als mogelijk recht te leggen. Perrons in bochten vereisen veel grotere afstanden voor de instapspleet. Mitigerende maatregelen zoals speciale instapplanken en verende perronranden zijn nodig om de gevolgen te beperken, maar ook dan blijven de afstanden groter dan wij graag hadden gezien.

Het voldoen aan de eisen, zoals gesteld in de beheervisie (dalende trend verkeersveiligheid, Stand Still, ALARP, zelfredzaamheid), is in voldoende mate aangetoond in bijlage 15 van het informatiedossier.

De infracompatibiliteit van de CAF spoorvoertuigen met de SUNIJ-lijn delen A,B en C is voldoende aangetoond. Zie hiervoor de eerder afgegeven verklaring met kenmerk: ILT-2020/63898.

De ISA concludeert in haar beoordelingsrapport dat het proefbedrijf, onder een aantal voorwaarden, kan beginnen. ILenT neemt deze voorwaarden over.

De safety board heeft op 17 november, onder voorwaarden, haar akkoord gegeven voor het start proefbedrijf. Deze voorwaarden zijn identiek aan die van de ISA.

De restpunten voor "start proefbedrijf" en "start exploitatie" staan weergegeven in het document "restpuntenlijst" (document 821B1A Issues Afwijkingen bevindingen v20201118). Deze lijst is samen met o.a. de Safety Manager en de ISA doorgesproken op 2 december 2020. Veel punten uit deze lijst blijken inmiddels opgelost. Opvallend hierbij is dat de afstandsbediening vanuit de OCC van de H&K installatie op het jaarbeursplein soms niet werkt, waarbij als mitigerende maatregel is gekozen voor het permanent aanwezig laten zijn van een medewerker. Hoewel dit veilig is, is dit natuurlijk geen wenselijke situatie en dient dit zo snel mogelijk te worden opgelost. De ISA heeft de laatste stand van zaken met betrekking tot de open punten voor de start proefbedrijf per e-mail naar ILenT gestuurd op 4 december 2020.

Alle SRACS, zoals gegeven in het document Hazard Log "VRT F5.0 DEF_17112020_DEFINITIEF" (geleverd bij het dossier, ILT-2020/63959) dienen nageleefd te worden, totdat deze onderbouwd afgesloten kunnen worden.

De vervoerder, QBUZZ, heeft per brief (ILT-2020/64682) aangegeven dat ze organisatorisch gereed is voor start proefbedrijf (mits de punten die aangeven zijn in "restpuntenlijst" voor "start proefbedrijf", gesloten zijn).

De beheerder, Trambedrijf Beheer en Onderhoud, heeft per brief aangegeven dat ze organisatorisch gereed is voor "start proefbedrijf" en "start exploitatie".

Verklaring ILenT

De ILenT komt, op basis van het informatiedossier, tot de volgende conclusies:

1. U voldoet in voldoende mate aan de eisen gesteld in artikel 5 en artikel 6, eerste lid van de wet lokaal spoor.
2. U voldoet in voldoende mate aan de vier punten genoemd in de beheervisie (dalende trend verkeersveiligheid, Stand Still, ALARP, zelfredzaamheid) uit de Beheervisie 2020-2024 ter invulling van de Wet lokaal spoor van de Gedeputeerde Staten van Utrecht.

Bovenstaande betekent dat de ILenT geen bezwaar heeft tegen het verstrekken van een Vergunning voor indienststelling op basis van het geleverde dossier

De ILenT formuleert een aantal voorwaarden en adviseert die aan de vergunning te verbinden.

Besluit

Op basis van het informatiedossier en de verklaring van ILenT verleent Gedeputeerde Staten de vergunning als bedoeld in art 9 en 10 WIs voor de indienststelling van de wijziging van de spoorweginfrastructuur van de SUNIJ-lijn tussen de halte Utrecht Centraal Jaarbeurszijde (UCJ) en halte Nieuwegein Zuid. Het informatiedossier en de verklaring maken deel uit van de vergunning.

Voorschriften

De SRACS, zoals vermeld in document "VRT F5.0 DEF_17112020_DEFINITIEF", dienen nageleefd te worden, totdat deze onderbouwd afgesloten kunnen worden. Hierin staat onder andere:

- De tijdelijke alternatieve spoorbeveiliging wordt binnen 6 maanden na start exploitatie vervangen.
- Niet met (gekoppelde) trams van 75 en 67 meter rijden op locatie St. Antoniusziekenhuis richting Noorden.

Voor start proefbedrijf:

- De veiligheidsrelevante open punten in de restpunten lijst (document: 821B1A Issues Afwijkingen bevindingen v20201118), met als aanduiding "PB", en die gaan over tracédeel A, B, C, dienen gesloten te zijn. De belangrijkste voorwaarden die hieruit volgen zijn (na de email van de ISA):
 - De werkzaamheden aan halte Merwestein dienen dusdanig uitgevoerd te worden, dat het proefbedrijf niet wordt belemmerd, zodat met name de dienstregeling kan worden gevolgd.
 - De nog niet nagemeten perronkant Nieuwegein Zuid spoor 2 (westzijde) mag niet worden gebruikt.

Voor start exploitatie:

- Alle veiligheidsrelevante open punten van de restpuntenlijst (document: 821B1A Issues Afwijkingen bevindingen v20201118), die gaan over tracédeel A, B, C, dienen gesloten te zijn.
- Een succesvol verlopen proefbedrijf.

Voor de start van de exploitatie worden de resultaten van het proefbedrijf tijdig voorgelegd aan de ILenT.

Voor vragen kunt contact opnemen met [REDACTED] van de RUD.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen,



[REDACTED]
Strategisch manager/ teamleider a.i.
RUD Utrecht

Rechtsbescherming

Tegen dit besluit kunt u binnen zes weken na de dag van verzending een bezwaarschrift bij het college van Gedeputeerde Staten van Utrecht indienen:

- Digitaal: gebruikt u hiervoor het formulier "Bezwaar tegen beslissing provinciaal bestuur met DigiD". Uw DigiD geldt als ondertekening. U vindt het formulier via: www.provincie-utrecht.nl onder loket/klacht, bezwaar of melding doorgeven/bezwaar tegen beslissing provincie. In beginsel is het indienen via een andere digitale manier, zoals bijvoorbeeld via de mail, niet toegestaan.
- Schriftelijk, t.a.v. de secretaris van de Awb-adviescommissie van PS en GS, postbus 80300, 3508 TH Utrecht. Dit bezwaarschrift moet in ieder geval bevatten:
 - uw naam en adres;
 - de dagtekening van uw bezwaarschrift;
 - een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht (indien mogelijk onder vermelding van het besluitnummer);
 - de reden van bezwaar;
 - uw handtekening.

Aan de behandeling van een bezwaarschrift zijn voor de indiener geen kosten verbonden. Overigens schort het indienen van een bezwaarschrift de werking van het besluit niet op. Als u niet kunt wachten op de normale behandeling van uw bezwaarschrift, hebt u de mogelijkheid om een voorlopige voorziening aan te vragen bij de rechtbank. U moet op dat moment ook al een bezwaarschrift hebben ingediend. Het verzoek om een voorlopige voorziening richt u aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam, Sector Bestuursrecht, postbus 50951, 3700 BM Rotterdam.



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Provincie Utrecht
Afdeling Trambedrijf Beheer en Onderhoud
T.a.v. [REDACTED] Safety Manager
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

ILT
Vergunningverlening rail en
luchtvaart
Rail bedrijven, infra en
spoorvoertuigen

Utrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

[REDACTED]
senior inspecteur

M +31(0)6-[REDACTED]
[REDACTED]@ILenT.nl

Datum 5 februari 2021
Betreft Verklaring VRT, deel D

Ons kenmerk
ILT-2021/5178

Dossier
ILT/139857

Uw kenmerk

Uw mail van 29 januari 2021

Geachte heer [REDACTED]

Op vrijdag 29 januari heeft u het dossier (ILT-2021/4641) ingediend voor een verklaring voor het project Vernieuwing Regionale Tramlijn conform artikel 9, derde lid van de wet lokaalspoor. Dit dossier gaat over tracédeel D van de SUNIJlijn. Deze verklaring is het verlengde van de al in 4 december afgegeven verklaring (ILT-2020/37789) van de SUNIJlijn, die gaat over tracédeel A,B en C.

Wettelijk kader

Dit document betreft de schriftelijke verklaring van de toezichthouder (= de ILT) zoals genoemd in artikel 9, derde lid wet lokaalspoor (WLS). Hiertoe bekijkt de ILT de aspecten zoals genoemd in artikel 5 en artikel 6, eerste lid van de WLS.

Bestuursovereenkomst

Om nadere invulling te geven aan de WLS, is er tussen de Provincie Utrecht en de ILT een Bestuursovereenkomst opgesteld, waarin is afgesproken:
"De toezichthouder volgt bij de toets van het informatiedossier ten behoeve van het afgeven van een Verklaring, de WLS met bijbehorende regelingen en besluiten en de nadere duiding en operationalisering die de DO stelt via de beheervisie."

Voor de schriftelijke verklaring is met name H 4.2 Veiligheid uit de "Beheervisie tramsysteem 2020-2024 ter invulling van de wet lokaalspoor" relevant:

- Dalende trend verkeersveiligheid
- Stand Still
- ALARP
- Zelfredzaamheid

Omschrijving project / scope

Op 4 december 2020 heeft u de verklaring ontvangen voor tracé deel A, B en C van de SUNIJlijn. Het nu door u geleverde dossier gaat over de resterende deel van de SUNIJlijn, tracédeel D. Deze loopt van Nieuwegein tot en met IJsselstein Zuid.

Overwegingen

De veiligheid van de Bombardier beveiligingsinstallatie bij de eindhalte IJsselstein Zuid is aangetoond in de Safety Case van Bombardier. De bijbehorende SRAC'S zijn overgedragen en aanvaard.

De infracompatibiliteit van de CAF spoorvoertuigen met tracédeel D is aangetoond. Zie hiervoor de eerder afgegeven verklaring ILT-2021/4614.

Een bestaande damwand nabij eindhalte IJsselstein Zuid is versterkt. Voor wat betreft baanstabieleit kan tracédeel D veilig in gebruik genomen worden.

Het voldoen aan de eisen, zoals gesteld in de beheervisie (dalende trend verkeersveiligheid, Stand Still, ALARP, zelfredzaamheid), is in voldoende mate aangetoond in bijlage 15 van het informatiedossier.

Bij de Kerspellaan / Oranje Nassau / Poortdijk dienen de assentellers voor start proefbedrijf te zijn verplaatst, zodat deze correct functioneren als backup in geval de VECOM melding gemist wordt.

De Safety Board geeft aan dat de verificatie van de installaties (AHOB's, VRI's en TWI's) op kruisingen in de eerste twee dagen van het proefbedrijf opgelost dient te zijn.

Er mag nog niet gereden worden met voertuigen met een lengte van 75 meter en langer, totdat issue 12 opgelost is. (=Wanneer gestopt wordt bij SBK200 voor sein 200 staat de achterkant van het 75m voertuig op de overweg Tuinensingel). Dit volgt uit de restpuntenlijst "821B281A Issues-Afwijkingen-Bevindingen v20210119" en uit de hazard log [HAZ log VRT] VRT_HAZ_088.

Er zijn acht openstaande hazards beschreven in het document [HAZ log VRT] die niet blokkerend zijn voor start exploitatie, maar die wel binnen de in deze excel beschreven tijd opgelost dienen te worden. Dit zijn overigens onderwerpen die niet specifiek gaan over tracédeel D.

De ISA gaat, onder voorwaarden, akkoord, alvorens het proefbedrijf/exploitatie van tracédeel D van start mag gaan.

Alle SRAC'S die van toepassing zijn bij start proefbedrijf c.q. start exploitatie zijn aantoonbaar overgedragen en geaccepteerd.

De Safety Board gaat, onder voorwaarden, akkoord, met het geleverde informatiedossier.

De vervoerder, QBUZZ, heeft per brief (zie geleverde dossier) aangegeven dat ze organisatorisch gereed is voor start proefbedrijf van tracédeel D van de SUNIJlijn.

ILT

Vergunningverlening rail en luchtvaart
Rail bedrijven, infra en spoorvoertuigen

Datum

5 februari 2021

Ons kenmerk

ILT-2021/5178

De beheerder, Trambedrijf Beheer en Onderhoud, heeft per brief (zie geleverde dossier) aangegeven dat ze organisatorisch gereed is de rol van beheerder voor tracédeel D van de SUNIJlijn op zich te nemen.

ILT
Vergunningverlening rail en
luchtvaart
Rail bedrijven, infra en
spoorvoertuigen

Verklaring

De ILT komt, op basis van het informatiedossier, tot de volgende conclusies:

1. U voldoet in voldoende mate aan de eisen gesteld in artikel 5 en artikel 6, eerste lid van de wet lokaal spoor.
2. U voldoet in voldoende mate aan de vier punten genoemd in de beheervisie (dalende trend verkeersveiligheid, Stand Still, ALARP, zelfredzaamheid) uit de Beheervisie 2020-2024 ter invulling van de Wet lokaal spoor van de Gedeputeerde Staten van Utrecht.

Datum
5 februari 2021

Ons kenmerk
ILT-2021/5178

Bovenstaande betekent dat de ILT geen bezwaar heeft tegen het verstrekken van een vergunning voor indienststelling voor het proefbedrijf en start exploitatie van het tracédeel D van de SUNIJlijn op basis van het geleverde dossier. De ILT adviseert wel de volgende voorwaarden op te nemen in de vergunning:

- Bij de Kerspellaan / Oranje Nassau / Poortdijk dienen de assentellers voor start proefbedrijf zijn verplaatst, zodat deze correct functioneren als back-up in geval de VECOM melding gemist wordt.
- De verificatie van de installaties (AHOB's, VRI's en TWI's) op kruisingen dient in de eerste twee dagen van het proefbedrijf voltooid te zijn.
- Er mag nog niet gereden worden met voertuigen met een lengte van 75 meter en langer totdat issue 12 [uit het document restpuntenlijst: "821B281A Issues-Afwijkingen-Bevindingen v20210119"] opgelost is. Dit onderwerp kan wel tijdens de exploitatie worden opgelost.

Opmerking:

Indien er zich tijdens het proefbedrijf tracédeel D veiligheidsgelateerde incidenten voordoen, dan kan deze verklaring worden herzien.

Hoogachtend,

Inspecteur Rail bedrijven, Infra en spoorvoertuigen,
Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart





> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Provincie Utrecht
Afdeling Trambedrijf Beheer en Onderhoud
T.a.v. [REDACTED] Safety Manager
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

ILT
Vergunningverlening rail en
luchtvaart
Rail bedrijven, infra en
spoorvoertuigen

Utrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

[REDACTED]
senior inspecteur

M +31(0)6-[REDACTED]
[REDACTED]@ILenT.nl

Datum 4 december 2020
Betreft Verklaring VRT, deel A, B en C

Ons kenmerk
ILT-2020/37789

Dossier
ILT/139857

Uw kenmerk
Uw mail van 13 december
2019, 10:19.

Geachte [REDACTED]

Op 13 december 2019 heeft uw voorganger, [REDACTED] een aanvraag¹ ingediend voor een verklaring voor het project Vernieuwing Regionale Tramlijn conform artikel 9, derde lid van de wet lokaalspoor. Het definitieve dossier (ILT-2020/63959) is geleverd op woensdag 18 november². Voor dit project hebben wij regulier overleg gehad met u en het projectteam. De laatste bespreking voor de verklaring heeft plaatsgevonden op woensdag 2 december 2020

Wettelijk kader

Dit document betreft de schriftelijke verklaring van de toezichthouder (= de ILT) zoals genoemd in artikel 9, derde lid wet lokaalspoor (WLS). Hiertoe bekijkt de ILT de aspecten zoals genoemd in artikel 5 en artikel 6, eerste lid van de WLS.

Bestuursovereenkomst

Om nadere invulling te geven aan de WLS, is er tussen de Provincie Utrecht en de ILT een Bestuursovereenkomst opgesteld, waarin is afgesproken: "De toezichthouder volgt bij de toets van het informatiedossier ten behoeve van het afgeven van een Verklaring, de WLS met bijbehorende regelingen en besluiten en de nadere duiding en operationalisering die de DO stelt via de beheervisie."

Voor de schriftelijke verklaring is met name H 4.2 Veiligheid uit de "Beheervisie tramsysteem 2020-2024 ter invulling van de wet lokaalspoor" relevant:

- Dalende trend verkeersveiligheid
- Stand Still
- ALARP
- Zelfredzaamheid

¹ ILT-2019/62001

² Aangevuld met het laatste ISA beoordelingsrapport op 25 november, ILT-2020/64682

Omschrijving project / scope

In uw aanvraag wordt de scope als volgt omschreven:

- “Lokaalspoor van Provincie Utrecht - gehele SUNIJ-lijn: Jaarbeursplein - Nieuwegein-Zuid (dat is deel A,B en C van de SUNIJlijn)
- Vernieuwen deel infrastructuur (spoorvernieuwing + bijbehorende techniek) i.v.m. einde levensduur
- Verlagen alle perrons (t.b.v. lagevloer materieel)
- Infaseren van 2 reeds vergunde type lage vloermaterieel”

Het infaseren van de 2 reeds vergunde typen lage vloermaterieel wordt behandeld in een separate verklaring³.

Deze aanvraag betreft het deel van de SUNIJlijn vanaf het Jaarbeursplein tot en met Nieuwegein Zuid (delen A, B en C). Het deel van Nieuwegein tot en met IJsselstein (deel D) gaat nog niet in bedrijf.

Overwegingen

De ILT vindt het een gemiste kans dat bij het herontwerp van de perrons er niet voor is gekozen de perrons zoveel als mogelijk recht te leggen. Perrons in bochten vereisen veel grotere afstanden voor de instapspleet. Mitigerende maatregelen zoals speciale instapplanken en verende perronranden zijn nodig om de gevolgen te beperken, maar ook dan blijven de afstanden groter dan wij graag hadden gezien.

Het voldoen aan de eisen, zoals gesteld in de beheersvisie (dalende trend verkeersveiligheid, Stand Still, ALARP, zelfredzaamheid), is in voldoende mate aangetoond in bijlage 15 van het informatiedossier.

De infracompatibiliteit van de CAF spoorvoertuigen met de SUNIJlijn delen A,B en C is voldoende aangetoond. Zie hiervoor de eerder afgegeven verklaring met kenmerk: ILT-2020/63898

De ISA concludeert in haar beoordelingsrapport dat het proefbedrijf, onder een aantal voorwaarden, kan beginnen. ILT neemt deze voorwaarden over.

De safety board heeft op 17 november, onder voorwaarden, haar akkoord gegeven voor het start proefbedrijf. Deze voorwaarden zijn identiek aan die van de ISA.

De restpunten voor “start proefbedrijf” en “start exploitatie” staan weergegeven in het document “restpuntenlijst” (document 821B1A Issues Afwijkingen bevindingen v20201118). Deze lijst is samen met o.a. de Safety Manager en de ISA doorgesproken op 2 december 2020. Veel punten uit deze lijst blijken inmiddels opgelost. Opvallend hierbij is dat de afstandsbediening vanuit de OCC van de H&K installatie op het jaarbeursplein soms niet werkt, waarbij als mitigerende maatregel is gekozen voor het permanent aanwezig laten zijn van een medewerker. Hoewel dit veilig is, is dit natuurlijk geen wenselijke situatie en dient dit zo snel mogelijk te worden opgelost. De ISA heeft de laatste stand van zaken met betrekking tot de open punten voor de start proefbedrijf per e-mail⁴ naar ILT gestuurd op 4 december 2020.

³ ILT-2020/63898

⁴ ILT-2020/67272

ILT
Vergunningverlening rail en
luchtvaart
Rail bedrijven, infra en
spoorvoertuigen

Datum
4 december 2020

Ons kenmerk
ILT-2020/37789

Alle SRACS, zoals gegeven in het document Hazard Log "VRT F5.0 DEF_17112020_DEFINITIEF" (geleverd bij het dossier, ILT-2020/63959) dienen nageleefd te worden, totdat deze onderbouwd afgesloten kunnen worden.

De vervoerder, QBUZZ, heeft per brief (ILT-2020/64682) aangegeven dat ze organisatorisch gereed is voor start proefbedrijf (mits de punten die aangeven zijn in "restpuntenlijst" voor "start proefbedrijf", gesloten zijn).

De beheerder, Trambedrijf Beheer en Onderhoud, heeft per brief aangegeven dat ze organisatorisch gereed is voor "start proefbedrijf" en "start exploitatie".

ILT
Vergunningverlening rail en
luchtvaart
Rail bedrijven, infra en
spoorvoertuigen

Datum
4 december 2020

Ons kenmerk
ILT-2020/37789

Verklaring

De ILT komt, op basis van het informatiedossier, tot de volgende conclusies:

1. U voldoet in voldoende mate aan de eisen gesteld in artikel 5 en artikel 6, eerste lid van de wet lokaal spoor.
2. U voldoet in voldoende mate aan de vier punten genoemd in de beheervisie (dalende trend verkeersveiligheid, Stand Still, ALARP, zelfredzaamheid) uit de Beheervisie 2020-2024 ter invulling van de Wet lokaal spoor van de Gedeputeerde Staten van Utrecht.

Bovenstaande betekent dat de ILT geen bezwaar heeft tegen het verstrekken van een Vergunning voor indienststelling op basis van het geleverde dossier. De ILT adviseert wel de volgende voorwaarden op te nemen in de vergunning:

- De vergunning is beperkt tot de delen A,B en C van de SUNIJlijn
- De SRACS, zoals vermeld in document "VRT F5.0 DEF_17112020_DEFINITIEF", dienen nageleefd te worden, totdat deze onderbouwd afgesloten kunnen worden. Hierin staat onder andere:
 - De tijdelijke alternatieve spoorbeveiliging wordt binnen 6 maanden na start exploitatie vervangen.
 - Niet met (gekoppelde) trams van 75 en 67 meter rijden op locatie St. Antoniusziekenhuis richting Noorden.

Voor start proefbedrijf:

- De veiligheidsrelevante open punten in de restpunten lijst (document: 821B1A Issues Afwijkingen bevindingen v20201118), met als aanduiding "PB", en die gaan over tracédeel A, B, C, dienen gesloten te zijn. De belangrijkste voorwaarden die hieruit volgen zijn (na de email van de ISA⁵):
 - De werkzaamheden aan halte Merwestein dienen dusdanig uitgevoerd te worden, dat het proefbedrijf niet wordt belemmerd, zodat met name de dienstregeling kan worden gevolgd.
 - De nog niet nagemeten perronkant Nieuwegein Zuid spoor 2 (westzijde) mag niet worden gebruikt.

Voor start exploitatie:

⁵ ILT-2020/67272

- Alle veiligheidsrelevante open punten van de restpuntenlijst (document: 821B1A Issues Afwijkingen bevindingen v20201118), die gaan over tracédeel A, B, C, dienen gesloten te zijn
- Een succesvol verlopen proefbedrijf

ILT
Vergunningverlening rail en
luchtvaart
Rail bedrijven, infra en
spoorvoertuigen

Datum
4 december 2020

Ons kenmerk
ILT-2020/37789

Opmerking:

Er is afgesproken dat voor de start van de exploitatie de resultaten van het proefbedrijf nog worden voorgelegd aan de ILT.

Hoogachtend,

Inspecteur Rail bedrijven, Infra en spoorvoertuigen,
Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 17 maart 2021 08:33
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Stand van zaken veiligheidsdossier VRT

Hi [REDACTED],

En nog een bericht verstuurd door [REDACTED] aan [REDACTED] inzake VRT.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Realiseren en Ondersteunen
Secretaris Trambedrijf Beheer & Onderhoud



Provincie Utrecht, afdeling Mobiliteit – Trambedrijf Beheer & Onderhoud
Archimedeslaan 6, Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht, **bezoekadres: Remiseweg 1, Nieuwegein**
T: 06 - [REDACTED] | E: [REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Op woensdag en vrijdagmiddag ben ik afwezig.

Denk voor het printen van deze e-mail aan het milieu

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: woensdag 26 augustus 2020 11:57
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>, [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Stand van zaken veiligheidsdossier VRT

Beste [REDACTED],

Vandaag was er weer een extra bijeenkomst van de Safety Board, specifiek voor de VRT.

Zoals eerder aangegeven gaat het gehele project ernstig in vertraging. De vertraging ligt voornamelijk bij het project zelf, de leveranciers en bij de ISA. ILT en de RUD zitten klaar om in actie te komen en zijn geïnformeerd ([REDACTED] van de RUD heeft zitting in de Safety Board). Ook de projectmanager [REDACTED], die aanwezig was, kan op dit moment geen harde datum noemen.

Qbuzz is geïnformeerd (de safety manager, [REDACTED] zit in de Safety Board). Wat de gevolgen zijn voor Qbuzz is onduidelijk: maar het uitstel van de start proefbedrijf en exploitatie heeft vanzelfsprekend gevolgen voor hun planning (met name personeelsplanning).

Dit ter informatie.

Groet,



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 17 maart 2021 08:32
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Veiligheidsbewijsvoering VRT
Bijlagen: 2020_0817 Planning indienststelling VRT.docx

Hi [REDACTED]

Was je op zoek naar onderstaand bericht en bijbehorende bijlage?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Realiseren en Ondersteunen
Secretaris Trambedrijf Beheer & Onderhoud



Provincie Utrecht, afdeling Mobiliteit – Trambedrijf Beheer & Onderhoud
Archimedeslaan 6, Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht, **bezoekadres: Remiseweg 1, Nieuwegein**
T: 06 - [REDACTED] | E: [REDACTED] [@provincie-utrecht.nl](mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl)
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Op woensdag en vrijdagmiddag ben ik afwezig.

Denk voor het printen van deze e-mail aan het milieu

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: maandag 17 augustus 2020 20:36
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@qbuzz.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@rudutrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Re: Veiligheidsbewijsvoering VRT

Beste collegae,

Hierbij een leesbare bijlage (de eerdere versie was per abuis leeg).

Groet,

[REDACTED]

Van: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: maandag 17 augustus 2020 15:01

Aan: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@qbuzz.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@rudutrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Veiligheidsbewijsvoering VRT

Beste [redacted],

Vandaag was de Safety Board opnieuw bijeen om de documentatie van het project Vernieuwde Regionale Tram (VRT) te bespreken (zie ook mijn mail van afgelopen donderdag). De veiligheidsdocumentatie is nog steeds niet volledig en we hebben moeten constateren dat de planning gaat schuiven. Zie bijlage.

In het meest gunstige geval, we noemen dat maar even de 'happy flow' kan de vergunning voor indienststelling afgegeven worden voor start exploitatie per 28 september. Dat is twee weken na de geplande datum. Dit is echter nog niet zeker, het kan ook nog verder uitlopen.

Ik zal je op de hoogte houden. Als je vragen hebt verneem ik dat van je.

Vriendelijke groet,

[redacted]
beleidsadviseur veiligheid

Planning indienststelling VRT zoals besproken in de Safety Board van 17 augustus 2020

Actie	Datum planning	Actiehouder
Start testbedrijf	22-08-2020	
Aanleveren documenten ISA	24-08-2020	
Aanleveren informatiedossier + ISC + reviewformulier + lijst van openstaande punten aan Safety Board	25-08-2020	
Geplande behandeling Safety Board	26-08-2020	
Reserve voor behandeling Safety Board		
Safety Board akkoord	26-08-2020	
Aanleveren informatiedossier + stukken aan ILT + verklaring SB	27-08-2020	
ISA verklaring	31-08-2020	
Reactie ILT	onbekend	
Aanleveren informatiedossier aan RUD	onbekend	
Afgifte vergunning door RUD	onbekend	
Start proefbedrijf – happy flow	14-09-2020	
Start exploitatie – happy flow	28-09-2020	

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 15 maart 2021 09:27
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Veiligheidsbewijsvoering VRT

Dit is de bewuste mail van augustus..
Groeten M [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 13 augustus 2020 15:41
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@qbuzz.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@rudutrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Veiligheidsbewijsvoering VRT

Beste [REDACTED],

Vandaag, donderdag 13 augustus 2020 kwam de Safety Board bijeen om de integrale safety case van het project Vernieuwde Regionale Tram (VRT) en de bijbehorende verklaring van de independent safety assessor (ISA) ter instemming te behandelen. Eerder is afgesproken dat we hiertoe de volgende drie criteria hanteren:

- compleetheid (middels steekproeven is gecheckt of de bijlages kloppen, de tekst etc);
- correctheid van het overzicht van de ISA-Statements (zijn de statements sluitend?);
- blokkijst/overzicht van de openstaande punten en lijst met beperkingen/mitigerende maatregelen.

In de bijeenkomst van vandaag is de safety case echter niet behandeld omdat er nog geen eindversie is en geen ISA-verklaring. Ook een blokkijst werd niet geleverd. Het aantal blokkerende punten voor de veiligheidsbewijsvoering bedraagt op dit moment ongeveer 30. We hebben aanstaande maandag, 17 augustus, gereserveerd als uitloop voor de vergadering van vandaag, maar nu is al duidelijk dat ook dit te optimistisch is: ook maandag zullen de genoemde stukken nog niet gereed zijn en de 30 punten niet opgelost.

Na de behandeling in de Safety Board moeten de genoemde stukken naar de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om een wettelijk verplichte verklaring te verkrijgen. Dit zal eveneens vertragen. En daarmee zal de gehele vergunningverlening vertragen. Dat betekent: een gerede kans dat de exploitatie met trams op de SUNIJ-lijn op 21 september niet mogelijk is. Dus bussen inzetten en ons voorbereiden op verantwoording in provinciale staten en de pers.

[REDACTED]

Als er vragen zijn hoor ik dat wel. Ik ben morgen en ook in het weekend redelijk goed bereikbaar.

Groet,

[REDACTED]
Beleidsadviseur veiligheid
Domein Mobiliteit