

Vragen m.b.t SB Jaarverslagen Railveiligheid en Beheer Tramsysteem 2021

Partij	Nr	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
SGP	1	Pag. 4: IL&T heeft bevindingen gemeld en deze zijn opgevolgd door TBO. Zijn deze bevindingen nu daadwerkelijk opgelost of is bekend wanneer deze punten daadwerkelijk zullen zijn opgelost?	Alle bevindingen zijn opgelost en geborgd in verscherpte werkprocessen. Het betrof bevindingen bij 3 gereedschappen in de werkplaats. Zie ook vraag 4.
	2	Zijn alle storingen aan het Bombardier systeem intussen opgelost?	Nog niet alle storingen zijn opgelost. Meermaals per week zijn er storingen van de assentellers die ervoor zorgen dat wissels in storing vallen en niet bediend kunnen worden. Door het systeem te resetten ondervinden de reizigers hier meestal geen last van. Toch doen zich bijna elke maand nog één of meerdere momenten voor dat het systeem ook na een reset niet functioneert, waarbij de exploitatie geen doorgang kan vinden en er rituitval optreedt. Zowel op operationeel, tactisch als strategisch niveau wordt onderzocht wat mogelijke oplossingen voor de storingen zijn, met de leverancier maar ook met oog voor andere oplossingsmogelijkheden en terugvalopties bij uitval.
	3	Waarom was de table top oefening nog niet uitgevoerd? Dit lijkt nodig om een kernprobleem op te lossen.	In overleg is de table top oefening vervangen door een e-learning. Deze vorm is effectiever en beter uitvoerbaar.
	4	Er was sprake van een overtreding waarop gehandhaafd werd. Wat was deze overtreding?	Dit betrof de bevindingen van IL&T uit vraag 1. Concreet waren de bevindingen: <ul style="list-style-type: none"> • Momentsleutel zoek en niet meer aangetroffen in de werkplaats; • Momentsleutel met verlopen keuringssticker en ontbreekt op lijst. Geen rode label (niet gebruiken) aangebracht; • Niet aantoonbaar of de gebruikte riemspanningsmeter (deuren) nog voldoet en gekalibreerd is.
	5	Er zijn nog steeds klachten over het teveel aan booggeluid in Nieuwegein en IJsselstein. <ul style="list-style-type: none"> • Wat is nodig om deze overlast alsnog op te lossen en wat kunnen we hierin aanvullend doen? Zijn de baansmeerinstallaties al aangebracht? Is de proef met wioldempers al gestart? Is ook overwogen om externe expertise in te huren om hierover mee te denken? 	In IJsselstein zijn 12 baansmeerinstallaties gerealiseerd. De pilot met wioldempers is dit voorjaar uitgevoerd en op grond daarvan is besloten dat alle trams worden voorzien van wioldempers. De wioldempers worden momenteel geleverd en gemonteerd bij maximaal 5 tramstellen per week. <p>De resultaten van de baansmeerinstallaties zijn wisselend en blijven op diverse punten achter bij de verwachtingen en ervaringen elders. Die locaties worden nader onderzocht, waarbij er diverse optimalisatiemaatregelen worden getroffen. Ook worden andere installaties en voorzieningen overwogen, waarbij echter eerst de optimalisaties en wioldempers worden afgewacht.</p> <p>Er is volop contact met de leveranciers, andere steden en deskundigen. Booggeluid is een problematiek die op veel locaties speelt.</p>

	6	Wanner wordt verwacht dat de technische storingen onder de streefwaardes komen en in hoeverre is het normaal dat dit hoge aantal nu nog gehaald wordt? Zijn er mogelijkheden om de leverancier deels aansprakelijk te stellen voor de uitval van ritten? Hoe wordt voorkomen dat bedienfouten een oorzaak blijven van een hoog aantal storingen?	Het is normaal dat zich kinderziektes voordoen bij de realisatie van een technisch complex systeem. Daarbij speelt een rol dat er nog nauwelijks sprake was van normale bedrijfsomstandigheden, door de nog lopende uitvoering van projecten, buitendienststellingen en aanpassingen. Er is geen standaardtermijn te noemen voor oplossingen, omdat die afhankelijk zijn van de technische complexiteit, leveranciers en systeemintegratie. Wel is het streven door continue verbetering zo snel mogelijk op niveau te komen. Die positieve ontwikkeling is duidelijk zichtbaar. Leveranciers zijn moeilijk of niet aansprakelijk te stellen voor rituitval, omdat veel factoren daarop van invloed zijn. Het is dan ook niet zo dat één onderdeel (c.q. leverancier) aan te wijzen is als dé oorzaak van te hoge rituitval. Zoals benoemd onder vraag 2 wordt wel met prioriteit aandacht gegeven aan het Bombardier-systeem als veel voorkomende storing.
	7	In het overzicht van de KPI's lezen we niets over de hoeveelheid ritten per uur. Wordt hier niet op gerapporteerd?	In de KPI's van de beheerder is rituitval als gevolg van de assets opgenomen (= beschikbaarheid/betrouwbaarheid). De planning van de hoeveelheid te rijden ritten per uur valt buiten de scope van de assetbeheerder en is onderdeel van de concessie.
PvdD	8	In het jaarverslag Beheer Tramsysteem staat op pagina 11 dat het afwegingskader voor tramkruisingen verwacht wordt in het tweede kwartaal van 2022. We bevinden ons inmiddels in Q3. Wat is de laatste stand van zaken?	Het afwegingskader is eind 2 ^e kwartaal opgeleverd. Daarop volgend is een inventarisatie en beoordeling opgestart van alle tramkruisingen, om te bepalen of er maatregelen nodig zijn en zo ja welke maatregelen op die betreffende locatie de voorkeur hebben. Parallel daaraan is het afwegingskader voorgelegd aan de wegbeheerders, met de bedoeling om op grond van heldere criteria te komen tot een gezamenlijke aanpak. De wegbeheerders zijn namelijk verantwoordelijk voor de wegen, fietspaden en verkeersregelininstallaties en daarop te nemen maatregelen. De bedoeling is om nog dit jaar met de wegbeheerders afspraken te maken over te nemen maatregelen zodat de verdere uitwerking en uitvoering opgepakt kan worden. Na een bestuurlijk rondetafelgesprek met de wegbeheerders 1 ^e helft oktober zal PS via een Statenbrief nader geïnformeerd worden over de aanpak van de overwegveiligheid en te nemen maatregelen.
	9		
	10		
	11		
	12		
	13		
	14		
	15		
	16		
	17		

	18		
	19		
	20		
	21		