

Vragen VVD ten behoeve van spoeddebat VRT Project d.d. 30 september 2020

Vraag 1: Op basis van welke inzichten benoemt de gedeputeerde nu al deze verschillende oorzaken van de vergunningsblunder in zijn memo?

Antwoord: De gedeputeerde is op 10 september jl. mondeling geïnformeerd dat de vertraging mogelijk langer zou duren en is in het portefeuillehoudersoverleg van 14 september schriftelijk geïnformeerd over de ontstane situatie. Op basis van deze inzichten heeft de gedeputeerde zijn memo geschreven. De genoemde inzichten berusten dus op een allereerste analyse en nog niet op grondige evaluatie. Die volgt op een later moment.

Vraag 2: Wanneer is het traject voor de vergunningaanvraag opgestart?

Antwoord: Gedurende de looptijd van het project wordt het informatiedossier, dat vereist is voor de aanvraag van de indienstellingsvergunning samengesteld. Dit traject is een iteratief proces dat direct bij de start van het project in 2018 is begonnen. Over de voortgang hiervan wordt tussentijds overlegd met de onafhankelijke auditor ISA. Het voorleggen van een compleet dossier aan de ILT gebeurt in het laatste stadium van het project.

Vraag 3: Hoe is de communicatie in het vergunningsproces tussen de aanvragende partij en de verlenende partij in de tijd verlopen?

Antwoord: Bij het opbouwen van het informatiedossier is vanaf december 2019 maandelijks overleg met de ILT en Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) ingepland. De frequentie van het overleg is in de laatste fase van het project verhoogd naar minimaal eens per 2 weken vanaf juli 2020, en wekelijks vanaf half augustus 2020.

Vraag 4: Op basis van welke aannames is er een renovatievergunning aangevraagd?

Antwoord: Zoals in de statenbrief wordt toegelicht is er alleen sprake van een indienstellingsvergunning. Hoe ingrijpender de aanpassingen aan het bestaande tramsysteem, des te meer informatie aangeleverd dient te worden voor het verkrijgen van de indienstellingsvergunning.

Vraag 5: Welke expertise heeft de provincie in huis voor het aanvragen van dergelijke vergunningen, het opbouwen van veiligheidsdossiers en de onderlinge samenhang?

Antwoord: Project VRT is een tijdelijk project, waarvoor verschillende specialismen uit de spoorwegbranche vereist zijn. Deze expertise heeft de provincie niet zelf in huis. Dit zijn o.a. de safetymanager, safetyadviseur, kwaliteitsmanager, V&G-specialist en een specialist verificatie-validatie. Omdat na het afronden van het project deze specialismen niet meer binnen de provinciale organisaties benodigd zijn, wordt hiervoor deels gebruik gemaakt van externe inhuur. Dat laat onverlet dat we samen verantwoordelijk zijn voor een integraal project.

Vraag 6: In welke mate verschilt het op orde hebben van veiligheidsdossiers in het VRT project van het op orde hebben van veiligheidsdossiers in het project Uithoflijn?

Antwoord: De opzet van een Integrale Safetycase, als onderdeel van het informatiedossier voor een indienstellingsvergunning, is in grote lijnen standaard. De projectkenmerken bepalen vervolgens de invulling daarvan. Omdat de UHL een nieuwbouwproject is en VRT de bestaande SUNIJ-lijn met bestaande componenten als basis heeft, kent de uitwerking verschillen. In eerste instantie was ingeschat dat de in het kader van de VRT benodigde informatie aanzienlijk beperkter kon zijn.

Vraag 7: Wanneer was het probleem met de vergunningaanvraag bekend binnen de ambtelijke organisatie van de provincie en wanneer is de gedeputeerde daarvan op de hoogte gesteld?

Antwoord: Het was bij de ambtelijke organisatie vanaf het begin van het project bekend dat het samenstellen van het informatiedossier een traject was dat extra aandacht behoeft. Met het

treffen van extra maatregelen op dit punt is verondersteld dat hiermee het tijdig samenstellen van het informatiedossier geborgd was. Op 28 augustus 2020 heeft de ISA een mail gestuurd met als bijlage het "Beoordelingsrapport Integrale Safety Case m.b.t. Vernieuwing Regionale Tramlijn versie 0.9" en "Status Rapport m.b.t. de projectstatus d.d. 25 augustus 2020". In een planningssessie van het projectteam in de namiddag van 2 september is dit beoordelingsrapport besproken. Toen een precieze duiding en analyse gemaakt was, drong de volle omvang breder door en kwam het besef bij de projectorganisatie dat de aanvankelijk in de statenbrief gemelde enkele weken vertraging mogelijk niet correct was.

De gedeputeerde is op 10 september jl. mondeling geïnformeerd dat de vertraging mogelijk langer zou duren en is in het portefeuillehoudersoverleg van 14 september schriftelijk geïnformeerd over de ontstane situatie.

Vraag 8: Op welke wijze is het onderwerp van de vergunningaanvraag in de tijd op de agenda geweest en inhoudelijk besproken in de vergaderingen van de Directieraad, Stuurgroep en/of Regiegroep?

Antwoord: De genoemde gremia behoren bij de governancestructuur van de Uithoflijn en niet bij het project VRT.

Binnen het project VRT wordt de inhoud en compleetheid van het dossier getoetst door een externe auditor: de zogeheten Independent Safety Assessor (ISA). Daarnaast wordt de voortgang van het opstellen van het informatiedossier door de in 2018, intern opgerichte safetyboard, besproken. In de safetyboard nemen de Beheerder WLs, de safetymanager van TBO (Trambeheer en onderhoud), de safetymanager van de Uithoflijn en de safetymanager van VRT deel, onder voorzitterschap van de opgavemanager Uithoflijn. De safetyboard doet een globale check op de voortgang van de opbouw van het informatiedossier en adviseert waar noodzakelijk. Op basis hiervan geeft de safetyboard een statement af. Dit statement is onderdeel van het informatiedossier dat wordt aangeboden aan de ILT.

Periodiek is de gedeputeerde vanaf eind 2019 aan de hand van de kwartaalrapportages bijgesproken (zie vraag 10). Het onderwerp van de vergunningaanvraag is niet expliciet geagendeerd of besproken.

De governancestructuur zal ook onderwerp zijn van de nadere analyse en evaluatie die door een extern bureau uitgevoerd zal worden.

Vraag 9: Op welke wijze is het op orde hebben van het veiligheidsdossier in de tijd op de agenda geweest en inhoudelijk besproken in de vergaderingen van de Directieraad, Stuurgroep en/of Regiegroep?

Antwoord: De genoemde gremia behoren bij de governancestructuur van de Uithoflijn en niet bij het project VRT. Periodiek is de gedeputeerde sinds Q4 2019 aan de hand van de kwartaalrapportages bijgesproken (zie vraag 10). Het op orde hebben van het veiligheidsdossier is niet expliciet geagendeerd of besproken.

Vraag 10: Hoe vergewist de gedeputeerde zich in het project VRT van ontwikkelingen en voortgang in belangrijke zaken, die besproken worden in de Directieraad, Stuurgroep en/of Regiegroep?

Antwoord: De Projectmanager VRT rapporteert direct aan de opgavemanager OV-projecten. Naast diverse inhoudelijke overleggen in diverse samenstellingen wordt per kwartaal aan de hand van de kwartaalrapportage VRT het project gechallenged door opgavemanager, business controller en financialcontroller. De opgavemanager rapporteert naar aanleiding van de lessen van de Uithoflijn, startend met de kwartaalrapportage over het 4^e kwartaal 2019 periodiek in het portefeuillehoudersoverleg aan de gedeputeerde. Deze kwartaalrapportages zijn daarna aan de Provinciale Staten ter informatie verstrekt. Daarnaast wordt het project VRT in het

portefeuillehoudersoverleg geagendeerd als zich ontwikkelingen voordoen waarvan de gedeputeerde op de hoogte dient te worden gebracht.

Met betrekking tot deze uitloop is de gedeputeerde op 10 september jl. mondeling geïnformeerd dat de vertraging mogelijk langer zou duren en is in het portefeuillehoudersoverleg van 14 september schriftelijk geïnformeerd over de ontstane situatie. Sinds het bekend worden van deze vertraging is het project VRT wekelijks geagendeerd in het portefeuillehoudersoverleg.

Vraag 11: In hoeverre is de verandering gerealiseerd in de organisatie-ontwikkeling, die beoogd werd met de bevindingen uit het Horvat/Deloitte rapport, waarvoor 25 maatregelen in een verbeterplan zijn opgesteld?

Antwoord: De lessen van de uitgevoerde evaluaties rondom de Uithoflijn zijn opgepakt en vertaald in diverse concrete acties, waaronder de aanbevelingen die door Horvat/Deloitte zijn gedaan en die ook zijn opgenomen in ons verbeterplan. Over die inzet en voortgang van het organisatieverbeterplan hebben wij u ook breder geïnformeerd. En dat zullen we ook blijven doen.

Vraag 12: Wat zijn de financiële, operationele en overige consequenties, in de meest brede zin, van deze blunder in de vergunningaanvraag?

Antwoord: De directe consequentie is dat de start van de exploitatie met enige maanden uitgesteld wordt. De meerkosten van de uitloop worden op dit moment in kaart gebracht en zijn sterk afhankelijk van de verwachte datum van indienststelling. Wij verwachten u eind oktober over de verwachte datum van indienststelling en de meerkosten te kunnen informeren.

Vragen SGP

In de commissie M&M waar de gedeputeerde Mobiliteit zijn mededeling heeft gedaan over de extra vertraging in het VRT-project deed hij tevens op ons uitdrukkelijk verzoek de toezegging om in de Statenbrief die hij zou sturen een duidelijke reconstructie te geven van wat er hier gebeurd is. Om teleurstellingen te voorkomen hebben wij een aantal vragen opgesteld die wij in ieder geval beantwoord willen zien.

Vraag 1: Wij hebben ons in de commissie begripvol uitgelaten over de verwarring over de aard van de vergunning (na renovatie of na nieuwbouw). Toch zijn er wel vragen te stellen over het moment waarop de visie van ILT bij de provinciale organisatie bekend werd.

- a. Wij verzoeken u in uw reconstructie te beschrijven op welk moment er voor het eerst contact was met ILT over deze vergunningsaanvraag en waarom voor dat moment gekozen is.

Antwoord: Gedurende de looptijd van het project wordt het informatiedossier, dat vereist is voor de aanvraag van de indienststellingsvergunning samengesteld. Dit traject is een iteratief proces dat direct bij de start van het project in 2018 is begonnen. Over de voortgang hiervan wordt tussentijds overlegd met de onafhankelijke auditor ISA. Het voorleggen van een compleet dossier aan de ILT gebeurt in het laatste stadium van het project.

Bij het opbouwen van het informatiedossier is vanaf december 2019 maandelijks overleg met de ILT en Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) ingepland. De frequentie van het overleg is in de laatste fase van het project verhoogd naar minimaal eens per 2 weken vanaf juli 2020, en wekelijks vanaf half augustus 2020.

- b. Zijn er protocollen beschikbaar waarin dit soort processen zijn vervat? Zo ja, heeft de provinciale organisatie gehandeld conform die protocollen? Graag een duidelijke toelichting.

Antwoord: De Wet Lokaalspoor vereist een indienststellingsvergunning. Bij de aanvraag hiervan dient een compleet informatiedossier aangeleverd te worden.

Dit informatiedossier dient getoetst te worden door een onafhankelijk externe auditor (ISA) alvorens deze bij de ILT ingediend kan worden. Het proces is op deze wijze ingericht en gevolgd.

De opzet van een Integrale Safetycase, als onderdeel van het informatiedossier voor een indienststellingsvergunning, is in grote lijnen standaard. De projectkenmerken bepalen vervolgens de invulling daarvan. Omdat de Uithoflijn een nieuwbouwproject is en project VRT de bestaande SUNIJ-lijn met bestaande componenten als basis heeft, kent de uitwerking verschillen. In eerste instantie was ingeschat dat in het kader van project VRT de benodigde informatie aanzienlijk beperkter kon zijn.

- c. Is er in het proces van vergunningaanvraag gebruik gemaakt van externe expertise, hetzij via inhuur, hetzij via raadpleging? Zo ja, graag een duidelijke uiteenzetting van hun betrokkenheid.

Antwoord: Project VRT is een tijdelijk project, waarvoor verschillende specialismen in de spoorwegbranche vereist zijn. Omdat na het afronden van het project deze specialismen niet meer binnen de provinciale organisatie benodigd zijn, wordt gebruik gemaakt van externe inhuur. Voor de opbouw van het informatiedossier binnen het project is de provincie daarmee ook vooral afhankelijk van externe inhuur. De safetymanager van het project die verantwoordelijk is voor dit proces en de aanvullende capaciteit en kennis is tevens ingehuurd.

- d. Wanneer werd bij de provinciale organisatie bekend wat de visie van ILT was op deze vergunningaanvraag en wanneer is dit met de gedeputeerde gedeeld?

Antwoord: Het informatiedossier wordt tussentijds beoordeeld door de ISA. De ILT komt strikt formeel pas in de laatste fase van het project in beeld. Het was bij de ambtelijke organisatie bekend dat het samenstellen van het informatiedossier een traject was dat extra aandacht behoeft. De zogenoemde Letter of concern die de ISA 11 maart 2019 stuurde, was voor ons aanleiding om extra maatregelen te treffen. Destijds is verondersteld dat hiermee de goede voortgang van het samenstellen van het informatiedossier geborgd was.

Het was bij de ambtelijke organisatie vanaf het begin van het project bekend dat het samenstellen van het informatiedossier een traject was dat extra aandacht behoeft. Met het treffen van extra maatregelen op dit punt is verondersteld dat hiermee het tijdig samenstellen van het informatiedossier geborgd was. Op 28 augustus 2020 heeft de ISA een mail gestuurd met als bijlage het "Beoordelingsrapport Integrale Safety Case m.b.t. Vernieuwing Regionale Tramlijn versie 0.9" en "Status Rapport m.b.t. de projectstatus d.d. 25 augustus 2020". In een planningssessie van het projectteam in de namiddag van 2 september is dit beoordelingsrapport besproken. Toen een precieze duiding en analyse gemaakt was, drong de volle omvang breder door en kwam het besef bij de projectorganisatie dat de aanvankelijk in de statenbrief gemelde enkele weken vertraging mogelijk niet correct was.

De gedeputeerde is op 10 september jl. mondeling geïnformeerd dat de vertraging mogelijk langer zou duren en is in het portefeuillehoudersoverleg van 14 september schriftelijk geïnformeerd over de ontstane situatie.

Door een extern bureau is de afgelopen maanden gewerkt aan een evaluatie van het project Uithoflijn. Wij zullen een soortgelijk extern onderzoek ook laten uitvoeren voor het project VRT met als doelstelling dat deze gehele situatie helder geanalyseerd wordt zodat we ook hieruit kunnen leren.

- e. Welke acties heeft de provinciale organisatie ingezet toen duidelijk werd dat het om een nieuwbouwvergunning zou moeten gaan?

Antwoord: Zoals in de statenbrief wordt toegelicht is er alleen sprake van een indienststellingsvergunning. Toen duidelijk werd dat we hiervoor veel meer dossieropbouw moesten doen om de benodigde bewijsvoering te organiseren, is onmiddellijk geïnventariseerd wat nog nodig is en hoe iedereen hierover snel en passend geïnformeerd kan worden. Daarbij ligt de allereerste focus natuurlijk op het belang van onze reizigers, onze eerste en grootste inzet is er daarom op gericht de vergunning te verkrijgen zodat de tram weer gaat rijden met reizigers.

Vraag 2: We hebben beduidend minder begrip voor het overschatten van de eigen beschikbare documentatie?

- a. Was de betrokken afdeling van mening dat niet alleen juridische adviezen, maar ook vergunningaanvragen desnoods telefonisch afgehandeld kunnen worden?

Antwoord: Nee. Dat is in dit geval geen enkel moment de 'mening' van de betrokken afdeling geweest. Wij willen een lerende organisatie zijn. Ons is uit eerdere debatten ter ore gekomen dat telefonische afhandeling van dit soort zaken als onvoldoende robuuste en herleidbare werkwijze wordt gezien.

- b. Op basis van welke informatie was de betrokken afdeling van mening dat de safetycases van de oude vergunning voldoende waren? Hebben zij hiervoor extern expertise geraadpleegd?

Antwoord: Het is de verantwoordelijkheid van de provincie om het informatiedossier compleet aan te leveren. Het verkrijgen van een indienstellingvergunning gebeurt op basis van een uitgebreid informatiedossier. Dit informatiedossier samenstellen is door het project onderschat en duurt langer dan eerder is aangenomen vanwege het ontbreken van een informatiedossier van de oude tramlijn (wat voorheen ook niet nodig was). Het completeren van het informatiedossier is een complex proces, waarbij het project de informatie moet verkrijgen van meerdere partijen die op hun beurt weer afhankelijk zijn van elkaars testresultaten. Wanneer bij één partij de planning uitloopt, kan dat direct gevolgen hebben op de documenten die door de andere partijen geleverd moeten worden. In de planning had hiermee rekening gehouden moeten worden.

- c. In welke stap van het proces van vergunningaanvraag werd duidelijk dat de oude safetycases niet voldoende waren? Wanneer was dat en wanneer is de gedeputeerde hierover geïnformeerd?

Zie antwoord vraag d

Vraag 3: Richting het vervolg hebben we de volgende vragen:

- a. Ziet het college juridisch gezien kans de ILT in ongelijk te stellen als het gaat om de aard van de vergunning? Zo ja, welke stappen gaat u daarin ondernemen? Zo nee, op welke basis is de ambtelijke organisatie er dan vanuit gegaan dat het *niet* om een nieuwbouwvergunning zou gaan?

Antwoord: Zie vraag 1e. Er is alleen sprake van een indienstellingsvergunning. De inschattingen daaromtrent zijn een fout aan provinciale zijde. De ILT treft daarin geen blaam. Hun houding richting de provincie om snel te komen tot de indienstellingsvergunning wordt juist als positief ervaren.

- b. Welke consequenties verwacht u in tijd en financiën?

Antwoord: De meerkosten van de uitloop worden op dit moment in kaart gebracht en zijn sterk afhankelijk van de verwachte datum van indienstelling. Wij verwachten u eind oktober over de verwachte datum van indienstelling en de meerkosten te kunnen informeren.

- c. Hoe bent u voornemens de reizigers tegemoet te komen om de reis toch aangenaam te maken?

Antwoord: Uiteraard spannen wij ons met de vervoerder in voor goed tramvervangend busvervoer om de hinder te minimaliseren. Tijdens een bestuurlijk overleg met de wethouders van de gemeenten IJsselstein, Nieuwegein en Utrecht is gesproken over mogelijkheden de reiziger te compenseren. De vorm hiervan, tijdelijk gratis vervoer of bijvoorbeeld spaarpunten, werken we uit. Daarnaast spannen wij ons ervoor in de communicatie naar reizigers optimaal te houden en doen we alles wat mogelijk is om de hinder voor hen minimaal te houden.

- d. Welke mogelijkheden ziet u de gang van zaken te versnellen, bijvoorbeeld door middel van extra inhuur?

Antwoord: Momenteel worden alle beschreven stappen in een detailplanning uitgewerkt en

bewaakt. Waar mogelijk worden stappen parallel uitgevoerd of worden zaken naar voren getrokken. Daarnaast worden ook de risico's die de doorlooptijd tot de start van de exploitatie kunnen beïnvloeden herbeschouwd en gekwantificeerd. Indien daaruit blijkt dat de inzet van extra personeel (eigen of inhuur) zaken kunnen versnellen, dan zullen wij die inzetten.

Vraag 4: Voor de langere termijn hebben we enkele principiële vragen:

- a. Hoe kan het dat er uit het Uithof-debacle schijnbaar zo weinig lessen zijn getrokken? Ook bij dat debacle ging het erom dat zaken onvoldoende helder werden opgeschreven en gecommuniceerd. De kern van dat probleem zat, zoals we toen al konden weten, hoog in de afdeling OV. Blijkbaar is dat niet opgelost. Waarom niet?

Antwoord: De lessen van de uitgevoerde evaluaties rondom de Uithoflijn zijn opgepakt en vertaald in diverse concrete acties. Over die inzet en voortgang hebben wij u ook geïnformeerd en dat zullen we ook blijven doen. De acties richten zich op de provinciale organisatie in het algemeen en in gevallen op onderdelen van het trambedrijf. Deze acties hebben ook hun vruchten afgeworpen. Gelijktijdig realiseren we ons dat die gewenste verbeteringen nog verder vorm moeten krijgen in de komende jaren. Hoe graag we anders zouden zien vergen dergelijke verbeterprocessen tijd. Dat moet ertoe leiden dat we verkeerde inschattingen zoals nu gemaakt in het project VRT eerder kunnen detecteren of zelfs voorkomen.

- b. Wij hebben in de discussies rondom de UHL de vraag al eens opgeworpen in hoeverre het verstandig is dat een provinciale organisatie een tram in beheer heeft. De huidige omstandigheden geven weer nieuwe input voor deze vraag. Graag een grondige en geactualiseerde reflectie op deze vraag.

Antwoord: Het trambedrijf bestaat uit verschillende aspecten. De dagelijkse activiteiten bestaan uit a) beheer en onderhoud van materieel, rails en bijvoorbeeld stallingen, b) het contractbeheer van de vervoersconcessie en c) een zorgvuldige bedrijfsvoering. Dit is in feite de reguliere tramorganisatie.

Daarnaast voeren we projecten uit zoals Uithoflijn en VRT. Deze worden buiten de lijnorganisatie opgepakt. De afstemming tussen die onderdelen vindt plaats binnen het Integraal Managementteam Trambedrijf. Vertraging bij de oplevering van tram-infraprojecten heeft namelijk direct een gevolg voor de beheersorganisatie of het concessiebeheer. Bij beantwoording van de vraag of de provinciale organisatie een tram in beheer moet hebben zijn dit twee afzonderlijk te beschouwen aspecten. In dit geval is er een verkeerde inschatting gemaakt binnen het project VRT. De voorgenomen evaluatie moet leren wat hiervan de exacte oorzaak is of die wellicht met een andere vorm van organiseren (in lijn met uw vraag buiten de provinciale organisatie) standaard is te voorkomen.

Overigens zijn wij gestart met het optuigen van de organisatie om in Q4 2020 de verkenning naar de mogelijke toekomst van het trambedrijf uit te voeren. We hopen in Q3 2021 de gehele verkenning afgerond te hebben. Daarin zullen we zowel kijken naar de reguliere beheersorganisatie (met alle bovenstaand genoemde aspecten) en de uitvoering van infrastructurele tramprojecten. Uiteraard treden wij daarover ook met u in gesprek.

Vragen SP

De SP heeft eigenlijk 1 allereerste vraag voordat wij andere vragen kunnen formuleren.

Zonder een gedegen feitenrelaas kunnen wij geen vragen stellen, domweg omdat we niet precies weten wat er wanneer is gebeurd.

Daarom vragen wij de gedeputeerde zo snel mogelijk (In de Statenbrief van 29 september) ons een feitenrelaas met een tijdlijn toe te sturen, waarin stap voor stap wordt beschreven wanneer wat is gebeurd en door wie, met betrekking tot de vergunningverlening.

Antwoord: In de statenbrief is de gevraagde informatie opgenomen. Daarnaast zal, na de start exploitatie, een extern onderzoek gedaan worden waarbij het project zal worden geëvalueerd. De oorzaken van deze uitloop zullen in dit onderzoek worden meegenomen.