

**College van Gedeputeerde Staten  
statenbrief**

Aan Provinciale Staten  
Statencommissie Milieu en Mobiliteit

ONS NUMMER	82010C4B	REFERENTIE	Dick Jonkers
NUMMER PS	2020MM83	DOORKIESNUMMER	06 46994704
BIJLAGE	Kwartaalrapportage VRT Q1-2020	E-MAILADRES	Dick.jonkers@provincie-utrecht.nl
		PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

**Onderwerp Statenbrief:**

Voortgangsrapportage Q1-2020 project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) en update gevolgen coronamaatregelen, baanstabieleit en spleetbreedte

**Voorgestelde behandeling:**

Ter kennisname

Geachte dames en heren,

**Inleiding**

In december 2016 heeft u het besluit genomen om de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid (SUNIJ-lijn) geschikt te maken voor de nieuwe lagevloer-trams en groot onderhoud aan de infrastructuur uit te voeren op het zuidelijke deel van de SUNIJ-lijn. Daarmee wordt de SUNIJ-lijn geschikt gemaakt voor de koppeling met de Uithoflijn tot één doorgaand tramvervoersysteem zodat de reizigers uit IJsselstein en Nieuwegein zonder over te stappen naar Utrecht Science Park kunnen reizen en andersom. Hieruit is het programma Vernieuwing Regionale Tramlijn (VRT) ontstaan (zie 819A9D0B, d.d. 25 oktober 2016).

U wordt periodiek door middel van kwartaalrapportages geïnformeerd over de voortgang van het gehele project VRT. Bijgevoegde kwartaalrapportage VRT Q1-2020 geeft de stand van zaken weer tot peildatum 31 maart 2020. Daarnaast bent u met de Statenbrief van 14 april jl. geïnformeerd over de binnen het project opgetreden risico's met betrekking tot baanstabieleit, spleetbreedte en de gevolgen van het coronavirus. Omdat met betrekking tot de gevolgen van het coronavirus nog veel onzeker was, is de toezegging gedaan om u een nieuwe stand van zaken te geven zodra meer duidelijkheid was over de gevolgen. Met deze Statenbrief wordt u hieromtrent verder geïnformeerd. De opgetreden risico's leiden daarnaast tot meerkosten. Hiervoor wordt met een separaat Statenvoorstel aanvullend krediet gevraagd.

**Essentie/ samenvatting:**

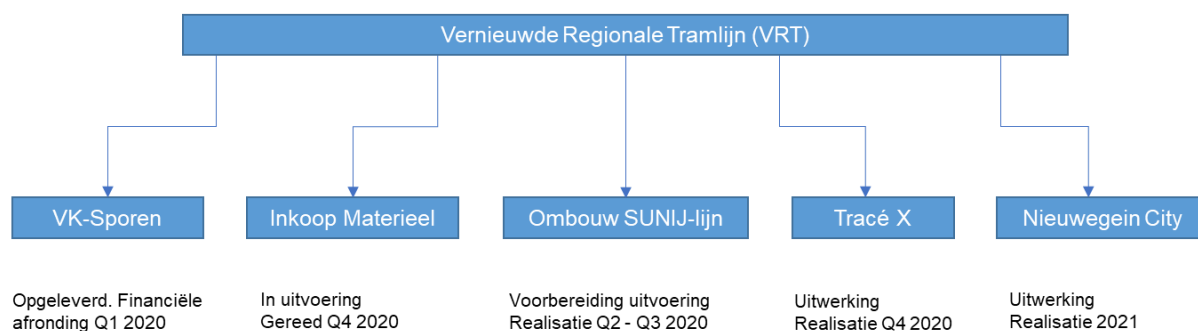
Project VRT bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een afgebakende scope, eigen deelbudget en tijdspad hebben. De kwartaalrapportage VRT Q1-2020 geeft de actuele ontwikkeling weer tot peildatum 31 maart 2020. Daarnaast

wordt in deze Statenbrief de actuele stand van zaken van de opgetreden risico's gegeven. De opgetreden risico's leiden tot meerkosten. Hiervoor wordt separaat aanvullend krediet gevraagd.

Mede door de uitbraak van het coronavirus in Q1 2020 is de status van praktisch alle deelprojecten verslechterd ten opzichte van de vorige kwartaalrapportage. Op korte termijn was het met name van belang of de renovatie van de SUNIJ-lijn conform planning kan worden uitgevoerd. Om te kunnen anticiperen op de gewijzigde omstandigheden zijn verschillende scenario's onderzocht op basis waarvan eventueel mitigerende maatregelen getroffen konden worden, met als doel de negatieve consequenties voor de reizigers te beperken.

Zowel de hoofdaannemer, de verschillende onderaannemers, als de leveranciers van directieleveranties en trammaterieel geven aan dat de planning onder druk komt te staan door de uitbraak van het coronavirus. Daarbij is ook het werk van de provincie Utrecht als opdrachtgever uitdagender geworden. Om in kaart te brengen wat dit voor het project betekent en welke vervolgstappen genomen gaan worden, zijn door de opdrachtgever en hoofdaannemer gezamenlijk meerdere scenario's uitgewerkt en gewogen.

Het project bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een afgebakende scope, eigen deelbudget en tijdsplan hebben:



1. VK-sporen: dit betreft de aanleg van tijdelijk extra spoor bij de remise voor het kunnen stallen van de oude en de nieuwe tramvloot. Het extra spoor is opgeleverd.
2. Inkoop materieel: dit betreft de inkoop van 22 nieuwe trams.
3. Ombouw SUNIJ-lijn: dit betreft het verlagen en verlengen van 23 haltes van het tramtracé van Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein. Tevens vindt grootschalige vervanging van de infrastructuur plaats op de zuidelijke takken van deze tramlijn (van Nieuwegein Stadscentrum naar Nieuwegein-Zuid en IJsselstein-Zuid).
4. Tracé X: de exploitatieve koppeling tussen de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn, zodat één regionale tramlijn ontstaat van Utrecht Science Park tot aan IJsselstein-Zuid en Nieuwegein-Zuid.
5. Nieuwegein City: het verleggen van het tramtracé en de tramhalte van Nieuwegein Stadscentrum ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Nieuwegein City. Dit is onderdeel van de realisatie van een regionaal OV-knooppunt (tram en bus).

De vijf deelprojecten zijn integraal onderdeel van project VRT, met elk een afgebakende scope, eigen deelbudget en tijdsplan.

De nationale en internationale maatregelen rondom het coronavirus hebben verregaande consequenties voor het project VRT. Met uitzondering van het deelproject VK-Sporen, dat reeds is afgerond, zijn de deelprojecten in de ontwerpfase, in uitvoering of moeten zij nog starten. Hoewel de reikwijdte van de gevolgen van het coronavirus op dit moment nog niet te voorzien is, staat vast dat er gevolgen zullen zijn voor het project VRT en het noodzakelijk is om te anticiperen op de veranderende omstandigheden. De complexiteit wordt versterkt doordat het project sterk afhankelijk is van internationale leveranciers en daarmee niet alleen het nationale, maar ook internationale beleid bepalend is voor de voortgang. Voor de korte termijn raakt dit vooral de twee deelprojecten die in de realisatiefase zitten, te weten de inkoop materieel (CAF) en Ombouw SUNIJ-lijn (BAM).

De verwachting is dat de reizigers op de geplande datum van 22 augustus 2020 niet van de gehele gerenoveerde SUNIJ-lijn gebruik kunnen maken en langer van tramvervangend busvervoer gebruik zullen moeten maken. De verwachting is dat deze uitloop minimaal vier weken zal bedragen. Om het reizigersbelang zo veel mogelijk te kunnen dienen, wordt gedurende de uitvoering van het project onderzocht of een gefaseerde oplevering tot de

opties behoort. Daarnaast wordt samen met de hoofdaannemer continu naar oplossingen gezocht om de vertraging zoveel mogelijk te beperken.

### **Samenvatting kwartaalrapportage Q1-2020 en actuele stand van zaken**

Onderstaand volgt een korte samenvatting van de stand van zaken van de deelprojecten t/m 31 maart 2020. Voor meer uitgebreide informatie verwijzen wij naar de kwartaalrapportage Q1-2020. Omdat binnen het project de ontwikkelingen elkaar zeer snel opvolgen wordt hiernaast meer uitgebreid stil gestaan bij de meest recente ontwikkelingen en de planningsrisico's die deze met zich mee brengen.

#### **- Deelproject VK-sporen.**

Dit deelproject is technisch opgeleverd in het najaar van 2018. Alleen de financiële afwikkeling volgt nog. In tegenstelling tot wat daarover in de kwartaalrapportage over Q4 2019 staat vermeld, vindt deze financiële afwikkeling niet in Q1 2020 maar in Q3 2020 plaats. Dit vanwege de samenhang met de financiële en operationele afwikkeling van project NTR (Nieuwe Tram Remise). Het deelproject VK-Sporen wordt binnen budget afgerond en ondervindt geen consequenties van de coronamaatregelen.

#### **- Deelproject Materieel**

Dit deelproject betreft de inkoop van 22 trams van 41 meter lengte met lage vloeren. De levering van de nieuwe tramstellen onder Deelproject Materieel is vergund aan tramfabrikant CAF uit Spanje.

Voordat de nieuwe trams gebruikt kunnen worden is een vergunning van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) vereist. Deze vergunning is verleend, met de beperking dat nog niet met betalende reizigers mag worden gereden. Concreet betekent dit dat er wel al met de 41 meter-trams getest wordt om de interactie tussen de tram en de infrastructuur te beproeven, met als doel een volledige vergunning zonder beperkingen te verkrijgen. Dit is een standaardprocedure van ILenT die ervoor zorgt dat er wel alvast getest kan worden. De vergunning voor de gekoppelde 75 meter trams zonder beperkingen staat nu gepland voor Q3 2020.

Er zijn negen 41 meter-trams afgeleverd en geaccepteerd. De levering van de overige 13 trams is als gevolg van het coronavirus vertraagd. Dit wordt veroorzaakt doordat de fabriek van de tramleverancier CAF in Spanje tot begin mei was stilgelegd. Concreet betekent dit dat er op de geplande indienststeldingsdatum van 21 augustus 2020 voor de SUNIJ-lijn hoogstwaarschijnlijk negen of tien 41 meter-trams beschikbaar zullen zijn, terwijl dit er volgens de oorspronkelijke planning 14 moeten zijn.

Dit heeft met name consequenties voor de exploitatie van de SUNIJ-lijn. Na het gereedkomen van de werkzaamheden van de hoofdaannemer is het niet mogelijk om al op het gehele tracé de exploitatie op te starten. De verwachting is dat met name op het tracé naar Nieuwegein-Zuid en IJsselstein langer bussen ingezet dienen te worden. De vertraging in de levering van de nieuwe trams werkt ook door in de exploitatieve koppeling van de SUNIJ-lijn met Tram 22. Dit zal pas in het voorjaar van 2021 plaats kunnen vinden.

#### **- Deelproject Ombouw SUNIJ-lijn**

De ombouw SUNIJ-lijn betreft het geschikt maken van de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid voor de nieuwe lagevloer-trams. Het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn zit in de realisatiefase en wordt sterk geraakt door de te treffen coronamaatregelen. Om in te kunnen schatten hoe het deelproject verder wordt uitgevoerd en welke gevolgen dat gaat hebben voor bijvoorbeeld de exploitatie na 21 augustus 2020, hebben opdrachtgever en hoofdaannemer van Ombouw SUNIJ-lijn samen verschillende scenario's uitgewerkt en gewogen. Hierbij is onderzocht of onder andere een gefaseerde oplevering van de verschillende tracé-delen een mogelijkheid is. Deze scenario's zijn beoordeeld op basis van (in willekeurige volgorde) de afwegingen m.b.t. effect voor de reiziger, uitvoerbaarheid, haalbaarheid, veiligheid, betaalbaarheid en rechtmatigheid.

#### *Weging scenario's*

Uiteindelijk is op basis van de bovengenoemde afwegingen en met name ook door de achterstanden bij de leveranties van de nieuwe trams besloten om de oorspronkelijke contractplanning met de hoofdaannemer als uitgangspunt te hanteren en vanuit die basis de optredende vertragingen inzichtelijk te maken en waar mogelijk te mitigeren.

Met betrekking tot de renovatie SUNIJ-lijn is onderzocht of de vertraging beperkt kan worden door een gefaseerde oplevering van de SUNIJ-lijn. Gezien de vele, met name als gevolg van het coronavirus ontstane, onzekerheden binnen het project, is tevens geïnventariseerd wat de effecten van een andere keuze dan doorgaan met de huidige planning zou zijn. Hierbij zijn zowel de praktische als juridische gevolgen in acht genomen. Elke andere keuze dan doorgaan met de huidige planning van VRT leidt tot een veelvoud van de mogelijke kosten van de Coronavertraging die nu als aanvullend krediet worden aangevraagd.

#### *Toegankelijkheid (grootte van de spleetbreedte/afstand tussen de tram en het perron)*

Om de toegankelijkheid van de trams te bevorderen, is het streven om de spleetbreedte (afstand tussen de tram en het perron) zoveel mogelijk te verkleinen. Bij het uitwerken van het definitief ontwerp is naar voren gekomen dat de spleetbreedte per halte en tramdeur zal variëren bij haltes die in een bocht liggen. Bij de SUNIJ-lijn is er sprake van een bestaande situatie waarbij 13 van de 23 haltes (incl. de tijdelijke halte Nieuwegein Centrum) in een bocht liggen. De boogstraal hiervan varieert, wat betekent dat de spleetbreedte ook per halte kan verschillen. Doordat de tram uit meerdere, scharnierende starre delen bestaat kan deze niet de vloeiende boog van de halte volgen en zal bij het stoppen voor een halte de spleetbreedte variëren. Die kan volgens de berekeningen uiteenlopen van 54 mm in rechtstand tot maximaal 189 mm in bogen. Deze uitkomst is het gevolg van de voertuigkeuze en het alignement (de uitlijning van het spoor). Bij de huidige SIG-trams is sinds de start van de exploitatie in de jaren tachtig de spleetbreedte fors en om die reden zijn er voor de toegankelijkheid loopplanken in de SIG aangebracht. In de meeste gevallen zal na de renovatie een verbetering plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie, dat wil zeggen dat de spleetbreedtes in de nieuwe situatie kleiner zullen zijn. Feit blijft dat een grotere spleetbreedte een negatieve impact heeft op de toegankelijkheid voor meerdere reizigersgroepen.

Onderzocht is welke aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden om de spleetbreedte bij de haltes in de bogen te versmallen en zo de toegankelijkheid verder te verbeteren. Op basis van overleggen met onder andere experts van andere vervoersbedrijven blijkt een spleetbreedte in bochten tot 75 mm acceptabel te zijn. Voor 8 tot 10 van de 23 haltes moeten dan aanvullende maatregelen getroffen worden door kunststof strips aan de binnenzijde van het perron aan te brengen. Dit vergt maatwerk en is inpasbaar binnen de uitvoeringsplanningen.

Voor de toegankelijkheid van rolstoelen is bij de leverancier van de trams (CAF) een prototype van een loopplank besteld. Deze loopplank overbrugt de altijd aanwezige ruimte, in zowel verticale als horizontale richting. Met het prototype kan getest worden wat de impact van het gebruik van de loopplank op de rijtijden van de tramlijn is, aangezien de trambestuurder de inzet van de loopplank in orde moet brengen. Met reizigersbelangenorganisaties zoals ROCOV wordt op dit moment overlegd over deze maatregelen en de effecten op de toegankelijkheid. Ervaring leert dat de aanwezigheid van de loopplank door de belangenorganisaties als positief wordt ervaren.

#### *Baanstabiliteit*

De nieuwe trams hebben een hogere aslast (zijn zwaarder) dan het oude trammaterieel (SIG). Dit betekent dat de bodem onder de baan een hogere draagkracht dient te hebben. Het baanvak is sinds ingebruikname stabiel en vertoont tot op heden geen significante vervorming. Dit is tevens bevestigd bij de opname van het werk. Bij het railgebonden vervoer in Nederland is er al jaren sprake van toegenomen reizigersvervoer en hogere snelheden wat leidt tot een hogere belasting van de onderbaan. Dit heeft geleid tot nieuwe regelgeving ten aanzien van te hanteren rekenmethodieken in Nederland. Hierin is voorgeschreven dat daarnaast ook bodemdaling en droogte van de bodem als relatief nieuwe factoren in de stabiliteitsberekeningen moeten worden meegenomen. Dit alles leidt tot voorzichtige berekeningen met een ruime bandbreedte op het hoofdspoor maar ook voor lightrail systemen als de SUNIJ-lijn. Na de stabiliteitsberekeningen conform de nieuwe voorgeschreven rekenmethodieken is gebleken dat op een aantal plaatsen, langs met name het tracé naar IJsselstein, het draagvermogen van de ondergrond niet voldoet aan de rekenregels.

Om te kunnen beoordelen op welke specifieke onderdelen van het tracé deze problematiek speelt, wordt aanvullend grondonderzoek gedaan. De coronamaatregelen bij het ingenieursbureau leiden tot een langere doorlooptijd van dit onderzoek. Daarnaast speelt deze problematiek bij meerdere overheden, waardoor de vraag naar soortgelijke onderzoeken groter is dan voorheen.

Ongeacht deze uitkomsten dient in ieder geval voor een deel van de SUNIJ-lijn in IJsselstein de baan over een lengte van ca. 700 meter verstevigd te worden door het aanbrengen van een stalen damwand. Deze opdracht is inmiddels aan de opdrachtnemer verstrekt om de planning niet verder te verstoren. Op een ander deel van het tracé wordt ter versteviging van de baan een naast het tracé liggende sloot drooggelegd. Elders wordt ter

compensatie nieuw oppervlaktewater aangelegd. Inmiddels zijn langs de kritische delen van het tracé grondmonsters verzameld die nu in het laboratorium beproefd worden. De uitkomsten zijn echter pas eind juni beschikbaar. Op basis van de uitkomsten van het bodemonderzoek op enkele andere tracédelen zal bepaald kunnen worden of op andere plaatsen ook aanvullende voorzieningen gerealiseerd moeten worden of dat dit risico kan vervallen. De verwachting is dat in het slechtste geval voor circa tweeëneenhalve kilometer maatregelen getroffen moeten worden.

Het uitgangspunt bij het uitwerken van de maatregelen is dat een werkmethode gezocht wordt waarbij de hoofdaannemer haar werk kan afronden en de aanvullende maatregelen onafhankelijk van de hoofdaannemer gerealiseerd kunnen worden. Dit betekent dat het opgetreden risico wel zal leiden tot meerkosten, maar naar verwachting niet tot verdere uitloop van het gehele project.

#### - **Deelproject Tracé X**

Dit deelproject betreft het realiseren van de exploitatieve koppeling tussen de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn, zodat één regionale tramlijn ontstaat van Utrecht Science Park tot aan IJsselstein-Zuid en Nieuwegein-Zuid.

Door de vertraging die is opgetreden in de levering van het trammaterieel is ook de planning van tracé X en dus de exploitatieve koppeling tussen SUNIJ-lijn en Tram 22 onder druk komen te staan. De productie en levering van de overige bestelde trams is nu weer op aan het opstarten maar de impact van Corona is dusdanig dat de laatste trams door CAF pas in het eerste kwartaal van 2021 geleverd zullen worden. Hierdoor is in december 2020 te weinig materieel beschikbaar om de exploitatieve koppeling te kunnen effectueren. De verwachting is dat die nu in Q2 2021 zal kunnen plaatsvinden.

#### - **Deelproject Nieuwegein City**

Bij dit deelproject worden de huidige tramsporen en de tramhalte in het stadscentrum van Nieuwegein in westelijke richting verplaatst. Daarmee wordt meer ruimte gecreëerd voor de stadsontwikkelingsplannen van de gemeente Nieuwegein. Tegelijk kan de nieuwe halte in rechtstand worden gebouwd en ingepast in het centrumontwerp. Op dit moment loopt de engineering van Detail Ontwerp en uitwerking in een bestek van dit deelproject. Conform planning is besloten dat de uitvoering van dit deelproject in de zomerperiode van 2021 zal plaatsvinden. De aanbesteding van de realisatie is gepland voor publicatie in juli 2020.

### **Opgetreden risico's voor alle deelprojecten**

#### *Coronavirus*

Het hele project VRT wordt geraakt door het coronavirus. Om dat inzichtelijk te maken wordt een logboek bijgehouden voor het gehele project waarin per leverancier wordt bijgehouden welke gevolgen het coronavirus heeft. De meest concrete gevolgen van de uitbraak van het coronavirus zijn, voor zover nu bekend, de volgende:

- De fabriek van CAF waar het trammaterieel wordt geproduceerd was tot begin mei stilgelegd en start nu de productie en leveranties weer op. Dit vertraagt de levering van het trammaterieel tot begin 2021.
- De hoofdaannemer van Ombouw SUNIJ-lijn moet zijn werkwijze aanpassen waardoor het project mogelijk minder efficiënt uitgevoerd kan worden. Het risico dat de uit Tsjechië afkomstige bovenleidingen niet op tijd geleverd kunnen worden, is inmiddels gemitigeerd waardoor dit risico is vervallen.
- De leverancier van het trambeveiligingssysteem heeft aangegeven dat de levering van onderdelen voor bedieningskasten bemoeilijkt wordt, omdat deze uit China en Taiwan moeten komen. Ook heeft hij aangegeven dat het mogelijk moeilijk wordt om op locatie testwerkzaamheden uit te voeren, omdat hiervoor personeel uit Polen ingevlogen moet worden. Onderzocht wordt of er tijdelijk naar ander oplossingen gezocht moet worden.

De risico's m.b.t. het later aanleveren van trammaterieel en de uitloop van de renovatie van de SUNIJ-lijn zijn bovenstaand per deelproject besproken.

Omdat er nog veel onzeker is over de uitwerking van de 1,5 meter-samenleving en de impact hiervan op het openbaar vervoer zijn keuzes gemaakt op basis van aannames. De kans blijft aanwezig dat nationale en internationale overheden de maatregelen tussentijds versoepelen of juist aanscherpen. Dit zal direct effect hebben op de uitvoering van het project en de inzet van het openbaar vervoer in zijn geheel.

### *Safety case en Indienststellingsvergunning*

Tot slot is het proces voor het opstellen van de safety case en daarmee het tijdig verkrijgen van de Indienststellingsvergunning op dit moment tijdkritisch. Voor het opstellen en completeren van de dossiers die aan ILenT aangeleverd worden, moeten veiligheidsgerelateerde componenten eerst getest worden bij de leverancier. Daarna kunnen deze testrapporten bij het dossier gevoegd worden. Dit speelt onder andere bij de leverancier van het tramveiligingssysteem. Deze heeft aangegeven dat door de uitbraak van het coronavirus zijn planning onder druk is komen te staan. Dit raakt hoogstwaarschijnlijk ook de planning van de safety case voor Ombouw SUNIJ-lijn. Er worden maatregelen getroffen om meer grip te krijgen op het proces voor het tijdig verkrijgen van een Indienststellingsvergunning. Dit gebeurt met versterkingen binnen het team, verscherpte detaillering van de planning tot op dagniveau van te leveren producten en het bespreken van de wekelijkse voortgang, inclusief bijsturing daarop. Met ILenT wordt nauw contact gehouden en het aanleveren van de safetycase afgestemd om te zien hoe wij dit kunnen mitigeren.

### **Meetbaar/ beoogd beleidseffect**

Project VRT draagt bij aan een goed functionerend en modern tramsysteem met meer directe verbindingen zonder overstap. Dit met als doel een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden met tevreden reizigers en reizigersgroei binnen de provincie. Met de kwartaalrapportages VRT wordt invulling gegeven aan de toezegging om u periodiek over dit project te informeren.

### **Financiële consequenties**

Voor de meerkosten vooral als gevolg van het coronavirus dient een aanvullend krediet te worden aangevraagd. Hiervoor wordt een separaat Statenvoorstel ingebracht.

### **Vervolprocedure/ voortgang**

Het project kent een doorlooptijd tot 2021. Met de kennis van nu is de verwachting dat het project meer dan vier weken vertraging zal oplopen. Hierbij dient uitdrukkelijk in acht te worden genomen dat het project zich in een uitzonderlijke situatie bevindt en er nog veel onzekere factoren zijn. Aangezien het project ook afhankelijk is van buitenlandse leveranciers en onderaannemers heeft niet alleen het nationale beleid, maar ook het internationale beleid een grote impact op de uitvoering van het project.

Binnen het project wordt voor de volgorde van de uitvoering van de werkzaamheden aan de SUNIJ-lijn de oorspronkelijke planning aangehouden waarbij de tracés door de hoofdaannemer gelijktijdig worden opgeleverd, met de wetenschap dat hier sprake zal zijn van een uitloop van meer dan vier weken. Dit betekent dat na de oplevering van de SUNIJ-lijn op basis van het aantal geleverde nieuwe trams onderzocht wordt wat de gevolgen zijn voor de exploitatie. Hierbij zal ook geïnventariseerd worden of het eventueel gefaseerd in dienst stellen van de SUNIJ-lijn een optie is.

Een afschrift van deze Statenbrief zal aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten ter informatie worden aangeboden.

### **Concreet voorliggende vraag aan Statencommissie/ Provinciale Staten**

Kennis te nemen van deze brief en de kwartaalrapportage Q1-2020.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,