Annotatie cie MLW 20 mei 2021

Versie 19 mei 11.00

Inhoud

1 Inhoudelijk deel 2
a Opening procedureel gedeelte 2
b Mededelingen 2
c Vaststellen agenda 2
d Conceptverslag van de openbare vergadering van de Raadscommissie MLW d.d. 15 april 2021 .. 2
e Termijnagenda, per portefeuille 2
f TKN-lijst 2
g Ingekomen stukken stadsdeelcommissies 2

2 Algemeen deel 2
a Opening inhoudelijke gedeelte 2
b Inspreekmoment Publiek 2
c Actualiteiten 3
d Rondvraag 3

Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit 8
3 Vaststellen van de Uitwerkingtredingsverordening vervoersmiddelensubsidies Amsterdam 2019 - 2021 en kennisnemen van Subsidieregeling Duurzame Amsterdamse Vervoersmiddelen Nr. VN2021-008436 8

Water 11
4 Kennisnemen van het rapport van de rekenkamer 'Gemeentelijke rioolwatertaken: inrichting' en de aanbevelingen overnemen. 11
5 Stand van zaken verduurzaming vaartuigen 11
6 Raadsinformatiebrief inzake voortgang digitale veiligheid Waternet 13
7 Onderzoeksrapport ILT naar Stichting Waternet en verbeterplan 13

Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit 15
8 Kennisnemen van de 2e voortgangsrapportage Programma Bruggen en Kademuren 15
9 Rapportages 3e en 4e kwartaal 2020 Programma Signalling & Control 17
10 Instemmen met het uitvoerings- en kredietbesluit vernieuwing Kinkerstraat Midden en West (inclusief kruising Bilderdijkstraat) Nr. VN2021-010883 23

Water 27
11 Onderzoek en Innovatieprogramma Waternet, jaarplan Onderzoek en Innovatie 2021 en jaarverslag O&I 2020 Nr. VN2021-012372 27

1 Inhoudelijk deel

a Opening procedureel gedeelte

b Mededelingen

c Vaststellen agenda

d Conceptverslag van de openbare vergadering van de Raadscommissie MLW d.d. 15 april 2021

• *Tekstuele wijzigingen worden voor de vergadering aan de commissiegriffier doorgegeven:* 10.2.e @amsterdam.nl.

e Termijnagenda, per portefeuille

f TKN-lijst

g Ingekomen stukken stadsdeelcommissies

2 Algemeen deel

a Opening inhoudelijke gedeelte

b Inspreekmoment Publiek

Inspreker bij inspreekhalfuur publiek

10.2.e namens E-boats over: Water/ ligplaatsen/uitslag loting

11.1



c Actualiteiten

d Rondvraag



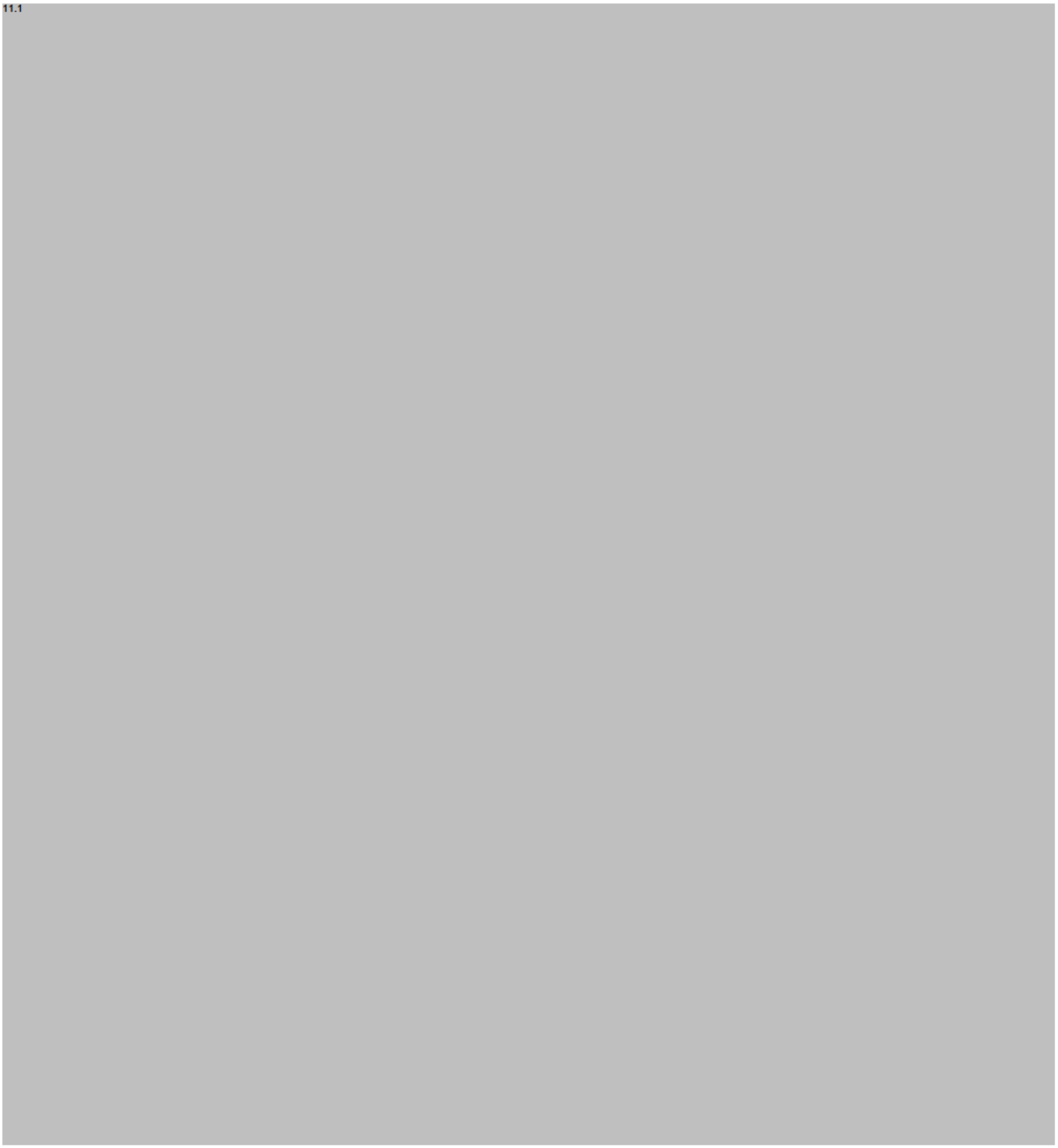
Vraag VVD: Herinrichting Geldersekade met verdwijnen losstaand fietspas en hoe dat zit

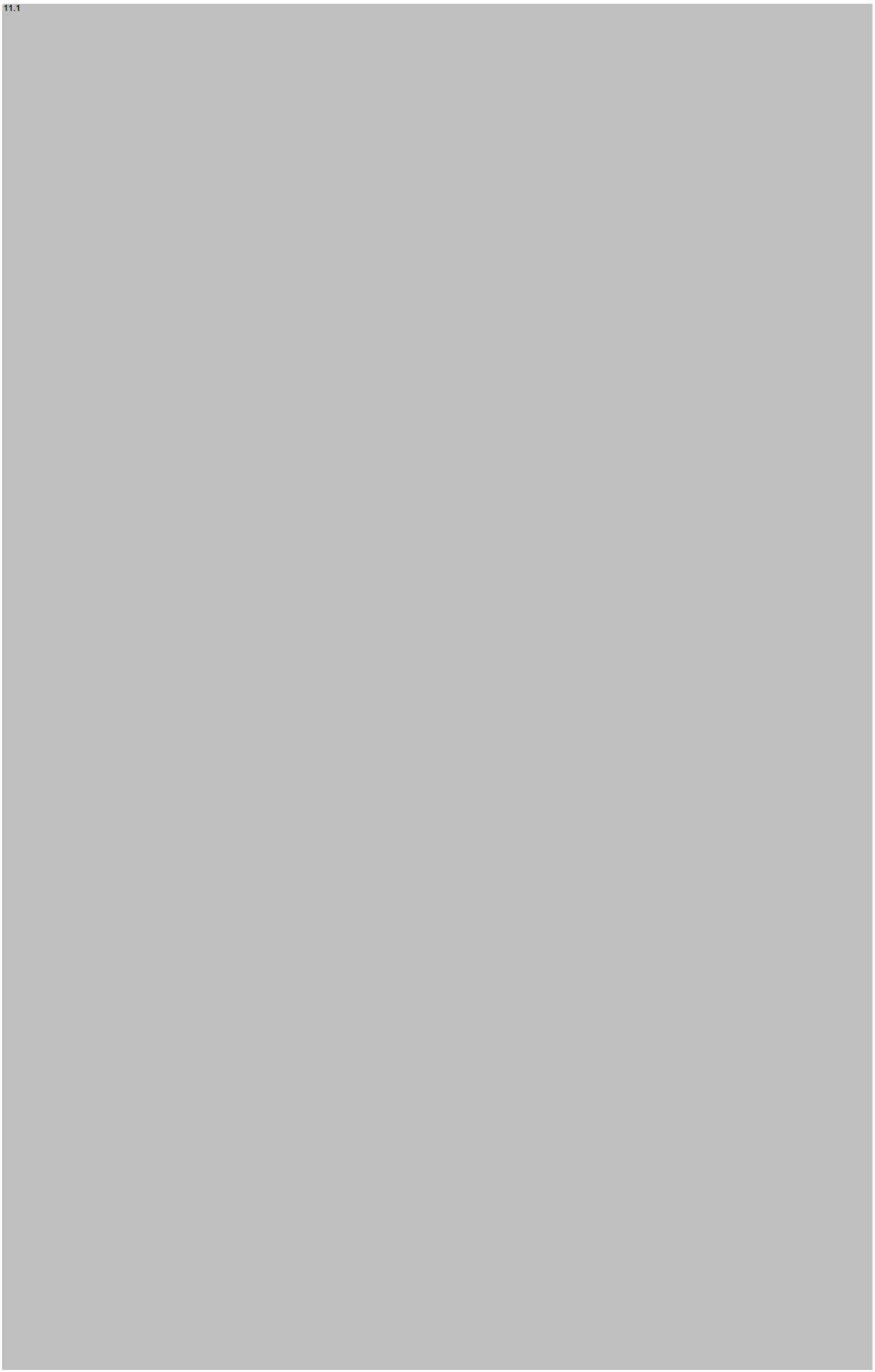


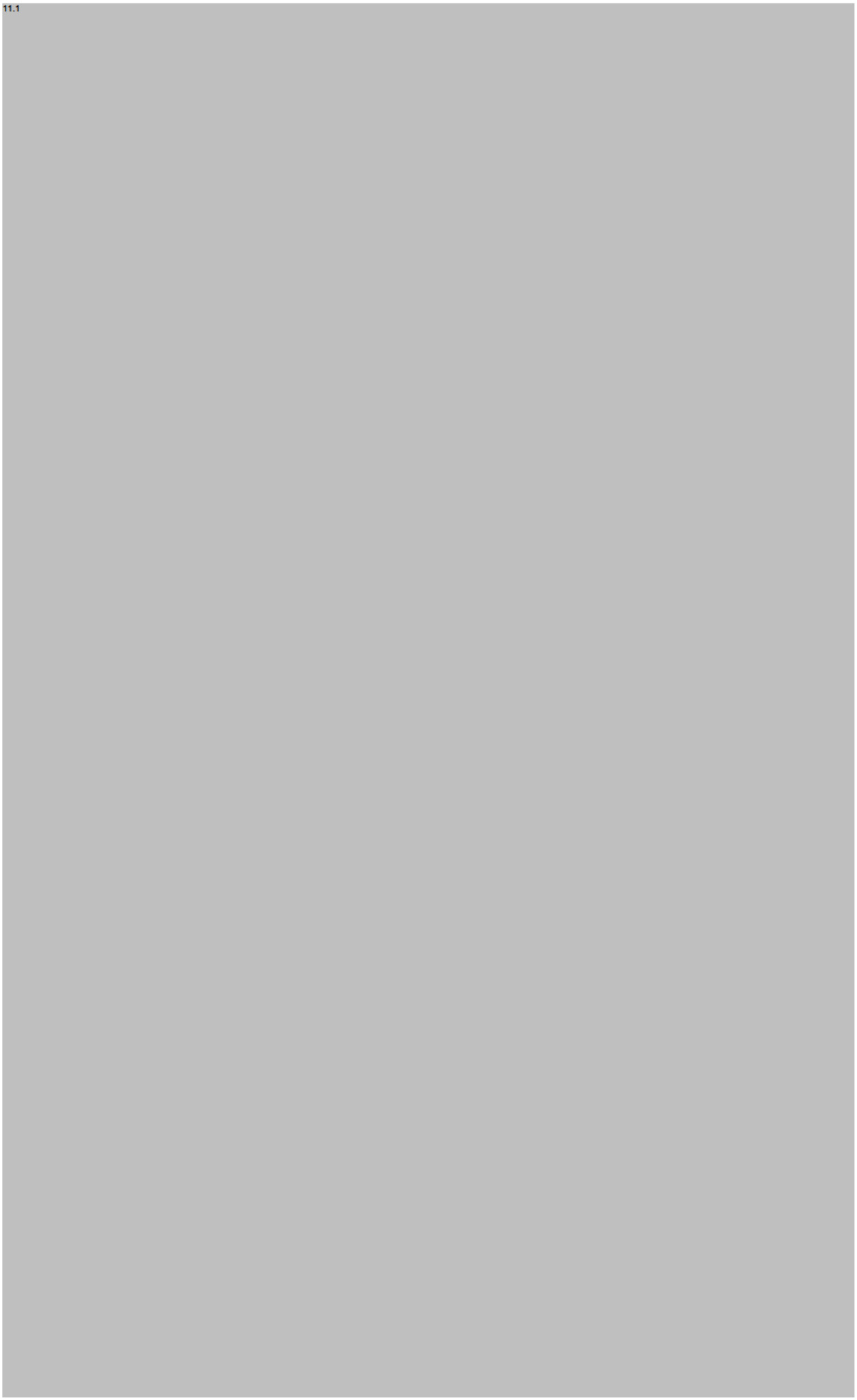
Vraag VVD: Wegslepen van boten zonder vignet in IJburg en of er waarschuwingen vooraf zijn geweest



11.1




11.1


11.1



Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

3 Vaststellen van de Uitwerkingtredingsverordening vervoersmiddelensubsidies Amsterdam 2019 - 2021 en kennisnemen van Subsidieregeling Duurzame Amsterdamse Vervoersmiddelen Nr. VN2021-008436

Behandelend ambtenaar:

11.1

[redacted]

Politiek Q&A:

Technische vraag 10.2.e

10.2.e doorgestuurd:

11.1

[redacted]

[1] https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/9397785/2/1261%20accent


11.1

Water

4 Kennisnemen van het rapport van de rekenkamer 'Gemeentelijke rioolwatertaken: inrichting' en de aanbevelingen overnemen.

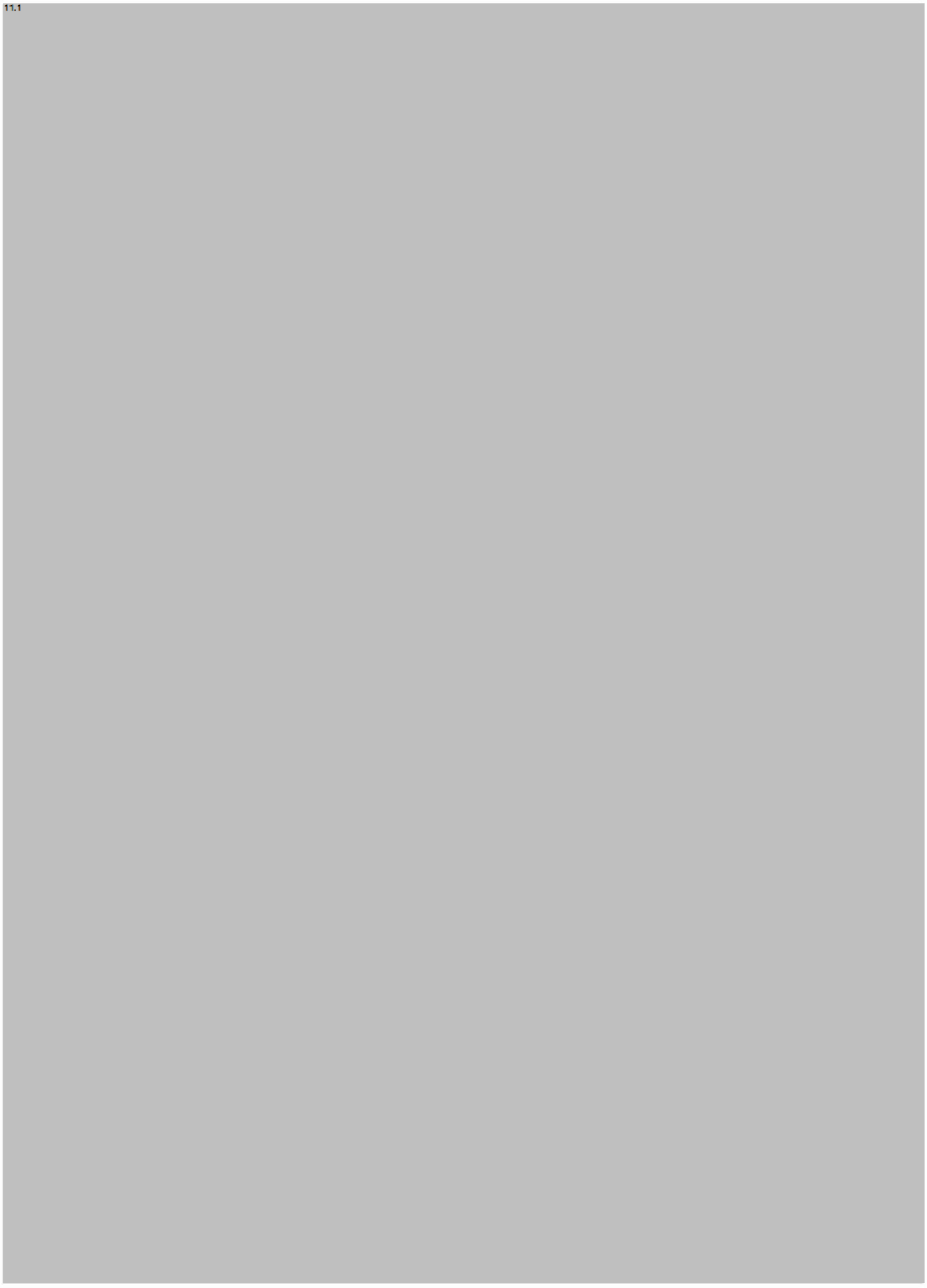
PM

5 Stand van zaken verduurzaming vaartuigen

11.1



11.1



6 Raadsinformatiebrief inzake voortgang digitale veiligheid Waternet

Samen met 7

7 Onderzoeksrapport ILT naar Stichting Waternet en verbeterplan

10.2.e 10.2.e

Kernboodschap

11.1

11.1

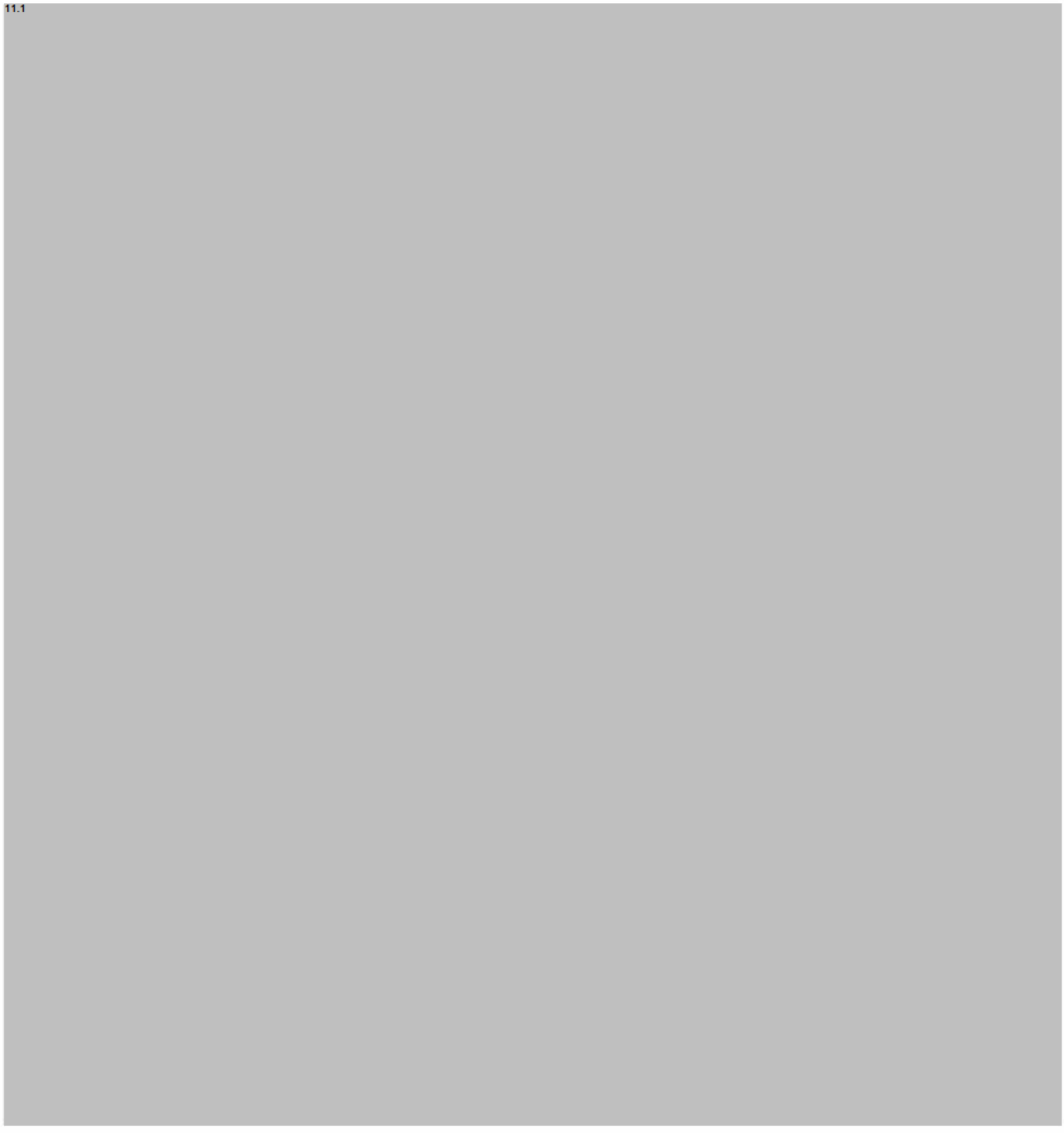


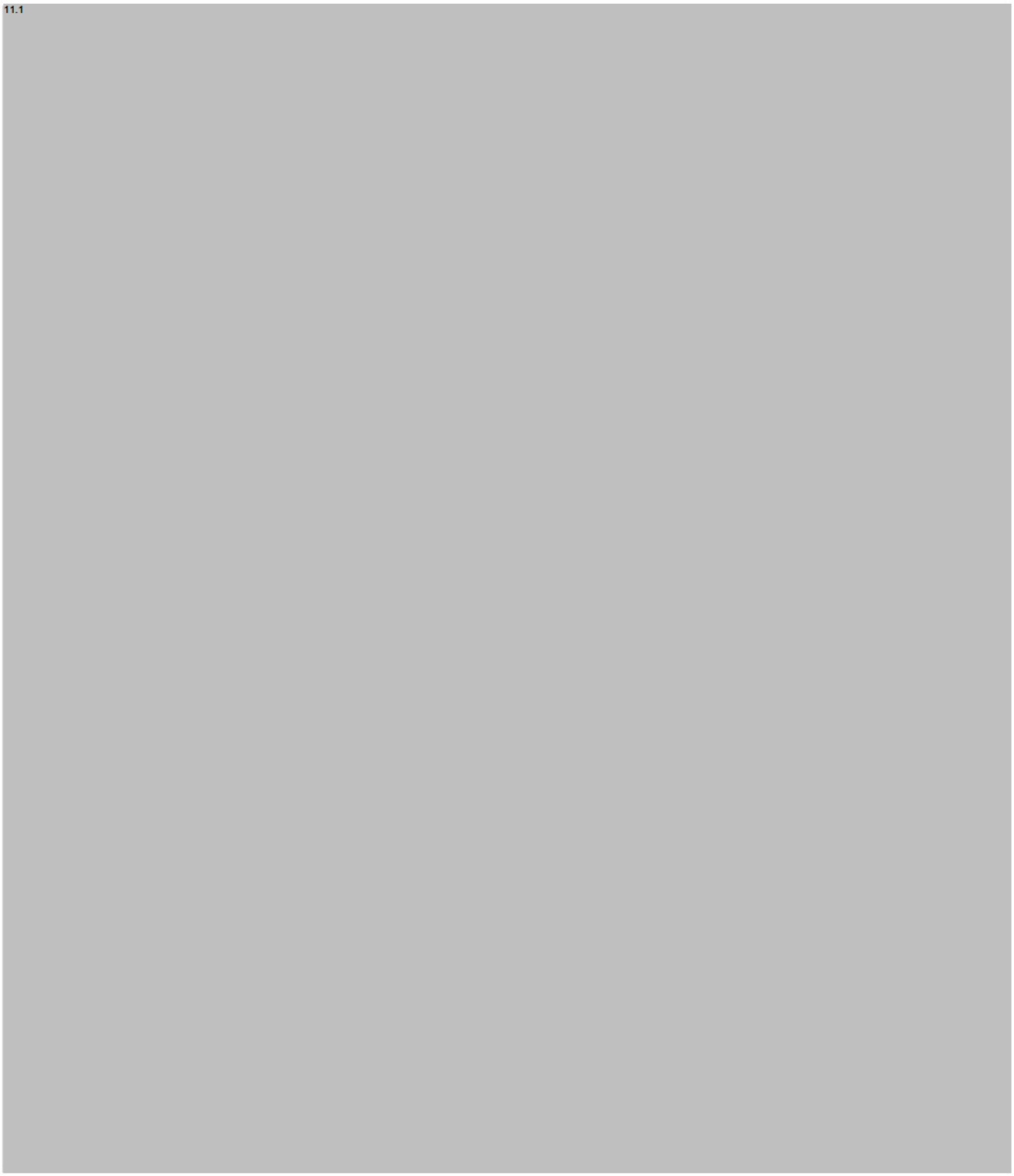
Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

8 Kennisnemen van de 2e voortgangsrapportage Programma Bruggen en Kademuren

Behandelend ambtenaar: 10.2.e 10.2.e @amsterdam.nl, 10.2.e
10.2.e 10.2.e @amsterdam.nl, 10.2.e

11.1




11.1

9 Rapportages 3e en 4e kwartaal 2020 Programma Signalling & Control

Behandelend ambtenaar: 10.2.e (Metro en Tram), tel. 10.2.e

Kernboodschap

De kwartaalrapportages hebben betrekking op 2e helft 2020 en bevatten daarmee inhoudelijk gedateerde informatie. Op gebied van financiën: de geprognosticeerde overschrijding van 10.2.b 10.2.b is in lijn met de gemelde overschrijding Q2 2020. Dit is mede veroorzaakt door Corona crisis. Prognoses kent nog substantiële bandbreedte.

Sinds de start van de gefaseerde ingebruikname op 28 februari is er 3 maal een verstoring geweest. Deze verstoringen zijn het gevolg van een noodzakelijke reset van het systeem. Het feit dat dit gebeurt is inherent aan de gefaseerde ingebruikname. Feit dat verstoringen steeds in 2e helft van de dag optreden toont aan dat deze niet in testnachten waren te ontdekken.

Politieke gevoeligheden

- Rapportages liggen pas nu voor door het vertrek van wethouder Dijksma. Ze waren op tijd gereed, maar zijn niet in het college behandeld. Vandaar ook een gecombineerde management letter.
- In de management letter wordt gewezen op risico's waarvan we inmiddels weten dat ze zijn opgetreden. Dit laat zien dat de gemeente, Vervoerregio en GVB zich bewust waren van deze risico's. In de Raadsbrief van 5 mei jl. is uitgelegd dat het nemen van deze risico's onvermijdelijk was en blijft.
- De aanpak van de gefaseerde ingebruikname wordt onderschreven door het Commissariaat Civiele Constructies (er is inmiddels een concept notitie). De aanpak is ook door de gemeente verwoord in de managementreactie op de second opinion die door het Engelse ingenieursbureau WSP halverwege 2019 op ons verzoek op onze aanpak is gemaakt. De second opinion en managementreactie zijn in Q3 2019 aan de raadscommissie verstrekt.
- Na aanleiding van verstoringen op 12 en 25 april is software door Alstom aangepast. Daarop hebben we het systeem op zondag 9 en maandag 10 mei in exploitatie gebruikt. De problemen zoals op 12 en 25 april hebben zich hierbij niet voorgedaan. Op 16 mei was echter wel weer reset nodig. Onderzoek naar oorzaak loopt nog.
- Alstom is naar het oordeel van de gemeente voortvarend met de problemen op 12 en 25 april aan de slag gegaan en is snel met oplossingen gekomen. Ook nu is Alstom weer snel aan de slag gegaan.
- Voor eventuele evaluerende vragen (hebben we goed aan gedaan om een CBTC systeem aan te schaffen?) kunnen we verwijzen naar het Rekenkameronderzoek dat dit najaar start
- Financiën: gemelde overschrijding zijn in lijn met wat medio 2019 al is gemeld, dit is dus niet nieuw. Actuele beeld is dat dit iets toeneemt (10.2.b 10.2.b i.p.v. 10.2.b 10.2.b). Dit is niet alleen gevolg van stijging van kosten, maar ook minder dekking vanuit andere projecten dan verwacht.
- Overdracht naar de staande organisatie: dit verloopt op dit moment voortvarend. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken welke expertise van de huidige programmaorganisatie ook na overdracht aan GVB nodig zal blijven.

Politiek Q&A:

Vragen PvdA: Vragen naar verwachting voor korte termijn, communicatie rondom storingen en bij geplande testen mogelijke inzet van vervangend vervoer (duurde allemaal erg lang).

Wethouder kan in zijn geheel verwijzen naar de eerder verstuurde brief (van 4 mei).

Citaat uit brief m.b.t. verwachtingen voor de korte termijn:
Zoals in deze brief is toegelicht is en blijft het mogelijk dat problemen zich pas manifesteren na langdurig gebruik van het systeem. Bovendien vraagt het gebruik van het nieuwe systeem leertijd. Nieuwe verstoringen in de komende weken en maanden zijn dan ook niet uit te sluiten. GVB blijft haar reizigers voorlichten voorafgaand aan de dagen dat het nieuwe S&C systeem gebruikt wordt, en zal bij eventuele incidenten de overlast voor reizigers zo veel als mogelijk beperken.

Citaat uit de brief m.b.t. vervangend vervoer:
Alternatief vervoer op 12 april : Parallel aan het besluit om een algehele reset uit te voeren is besloten om alternatief busvervoer in te zetten tussen station Noord en het Centraal Station. Tussen een besluit en het daadwerkelijk beschikbaar komen van alternatief vervoer zit ongeveer 15 minuten. Bussen voor alternatief vervoer worden uit de reguliere dienstregeling gehaald. Deze bussen moeten dan eerst naar hun eindpunt rijden en vervolgens naar station Noord of naar Centraal Station. Vanaf 17:40 uur was het alternatief vervoer beschikbaar. Het duurde daardoor nog zo'n 40 minuten voordat alternatief vervoer beschikbaar kwam. Dit is weliswaar binnen de eisen van de vervoersconcessie, maar natuurlijk buitengewoon vervelend voor reizigers.
Het programmateam S&C en GVB hebben de afhandeling van de verstoring van 12 april geëvalueerd. De conclusie is dat het bij een volgende vergelijkbare situatie verstandig is om direct te besluiten het systeem volledig te resetten. De verstoring kan dan worden beperkt tot 45 à 60 minuten in plaats van 3 uur. Door de reset te plannen is het mogelijk om gelijktijdig met het onderbreken van de metro-exploitatie alternatief vervoer aan te bieden. Dit kan door circa een kwartier voor de reset al te starten met het beschikbaar maken van bussen voor alternatief vervoer.

Zowel bij de verstoring op 25 april als de storing op 16 mei is deze maatregel genomen en was alternatief vervoer op Noord direct beschikbaar vanaf het onderbreken van de metro-exploitatie.
Tijdlijn op hoofdpunten van storing op 16 mei:

- Om 17:00 uur begon 1 werkstation te haperen. Toen een reset van dit werkstation niet bleek te helpen, is besloten tot een volledige reset van het systeem.
- Om 17.22 uur zijn de bussen voor vervangend vervoer beschikbaar gekomen, dus in minder dan een half uur.
- Reset systeem ingezet om 17:32 uur.
- Reset was gereed om 17:48 uur.
- Eerste trein reed weer om 17:55 uur.

Vragen D66: S&C gaat natuurlijk keihard fout... zonder serieuze testen de boel live willen brengen WAT DENK JE ZELLUF. externe partij vragen de risico's hiervan in beeld te brengen dan pas besluit nemen.

Dit zijn meer stellingen dan vragen. Ook in dit geval kan verwezen worden naar de brief. Hierin staat onder andere:

Citaat m.b.t. testen
Vanwege het bovenstaande is het belangrijk om het systeem uitgebreid te testen. In de afgelopen jaren hebben Alstom de programmaorganisatie van Metro en Tram en GVB testen op zowel op simulatoren als op de baan uitgevoerd.
De mogelijkheden om testen op de baan zijn zowel voor wat betreft duur als omvang echter beperkt. Ter vergelijking: voor de start van de exploitatie van de Noord/Zuidlijn had de projectorganisatie de gelegenheid om zonder reizigers maandenlang tot 20 uur per dag te testen en te oefenen. De stap naar exploitatie met het nieuwe S&C-systeem was daardoor minimaal.
Voor de implementatie van het systeem op de rest van het netwerk konden we in de achterliggende jaren alleen in (weekend)nachten testen, ongeveer 3 uur per testnacht. Overdag testen was onmogelijk zonder de volledige metro-exploitatie stil te leggen. Een paar weekenden hebben we enkele uren langer kunnen testen door de dienstregeling rond 9:30 uur 's morgens op te starten en de reizigers voor 9:30 uur alternatief vervoer aan te bieden.
De beperkte duur van een testnacht maakte het onmogelijk om een complete dienstregeling te testen en GVB personeel te laten oefenen. Niet alleen was de tijd te beperkt, maar het was ook onmogelijk om hetzelfde aantal treinen in te zetten als er normaal tijdens exploitatie rijden.

In cijfers:
Het aantal testen van de leverancier weten we niet. Maar wel het volgende aantal testen die we zelf vanaf medio 2018 hebben uitgevoerd:

- Vanaf medio 2018 is de verkeersleidingsoftware in meer dan **150 dagen** getest op simulatoren in Parijs en Amsterdam door teams bestaande uit GVB verkeersleiders en onze systeemspecialisten
- vanaf september 2019 is het systeem gedurende **72 nachten** op de baan getest
- eind 2020 hebben we gedurende **14 dagen** op buiten dienst gestelde delen van het metroareaal getest

In de jaren daarvoor is er waarschijnlijk nog een veelvoud van testen geweest.

Citaat m.bt. gefaseerde ingebruikname
De beperkingen in test- en oefenmogelijkheden leidt tot het risico dat bepaalde technische en/of organisatorische problemen pas ná start van de ingebruikname worden ontdekt. Daarom heeft het programmateam S&C samen met GVB, en in samenspraak met de Vervoerregio, gekozen voor de strategie van 'gefaseerde ingebruikname'. Deze strategie houdt in dat GVB het systeem stapsgewijs in gebruik neemt. Daarbij start het gebruik van het nieuwe systeem op zondagen vanwege het relatief lage aantal reizigers. In de tussenliggende dagen evalueren het programmateam S&C, GVB en Alstom de ervaringen in het gebruik en kunnen zij (beperkte) technische verbeteringen doorvoeren en werkprocedures aanpassen. Deze aanpassingen worden geïmplementeerd voorafgaand aan de eerst volgende dag waarop GVB het nieuwe systeem weer in exploitatie gebruikt. Bij positieve ervaringen wordt het systeem op meer dagen in de week ingezet. In de tussenliggende dagen gebruikt GVB het oude S&C systeem. Het oude systeem blijft als back-up beschikbaar tot minimaal augustus 2021 beschikbaar. De strategie van gefaseerde ingebruikname vermindert de overlast voor reizigers, maar kan het risico op (grote) hinder niet volledig wegnemen.

In aanvulling op de brief zou nog de volgende kwantificatie van onze testinspanningen benoemd kunnen worden:
Het systeem is daarom door ons volgens een groeistrategie 'risk-based' getest:

- vanaf medio 2018 is de verkeersleidingsoftware in meer dan honderdvijftig dagen getest op simulatoren in Parijs en Amsterdam door teams bestaande uit GVB verkeersleiders en onze systeemspecialisten
- vanaf september 2019 is het systeem op de baan in Amsterdam getest in tweeënzeventig nachten met maximaal vierentwintig treinen per nacht
- eind 2020 zijn er veertien exploitatiedagen getest op buiten exploitatie genomen delen van het metroareaal.

Dit is exclusief de vele testen die de leverancier zelf heeft uitgevoerd.
De testen met het systeem zijn volgens plan afgerond en de resultaten waren voor de ILT aanleiding om positief te adviseren over de livegang.

De aanpak met gefaseerde ingebruikname stond beschreven in de managementreactie van programmateam op de second opinion door Engelse WSP uit medio 2019. In deze reactie staat dat er voor gekozen is om niet een tijdlang het volledige metroverkeer stil te leggen voor stresstesten van het systeem. Deze afweging en het risico op verstoringen is dus sinds eind 2019 bij de raadscommissieleden bekend.
Aanvullend is op verzoek van wethouder De Vries afgelopen week door 10.2.e en 10.2.e 10.2.e 10.2.e van het Commissariaat Civiele Constructies een second opinion geschreven over de aanpak van de gefaseerde ingebruikname van CBTC. Zij onderschrijven de aanpak van het Programmateam.
Vragen PvdA: Vragen naar verwachting voor korte termijn, communicatie rondom storingen en bij geplande testen mogelijke inzet van vervangend vervoer (duurde allemaal erg lang).

Wethouder kan in zijn geheel verwijzen naar de eerder verstuurde brief (van 4 mei).

Citaat uit brief m.b.t. verwachtingen voor de korte termijn:
Zoals in deze brief is toegelicht is en blijft het mogelijk dat problemen zich pas manifesteren na langdurig gebruik van het systeem. Bovendien vraagt het gebruik van het nieuwe systeem leertijd. Nieuwe verstoringen in de komende weken en maanden zijn dan ook niet uit te sluiten. GVB blijft haar reizigers voorlichten voorafgaand aan de dagen dat het nieuwe S&C systeem gebruikt wordt, en zal bij eventuele incidenten de overlast voor reizigers zo veel als mogelijk beperken.

Citaat uit de brief m.b.t. vervangend vervoer:
Alternatief vervoer op 12 april : Parallel aan het besluit om een algehele reset uit te voeren is besloten om alternatief busvervoer in te zetten tussen station Noord en het Centraal Station. Tussen een besluit en het daadwerkelijk beschikbaar komen van alternatief vervoer zit ongeveer 15 minuten. Bussen voor alternatief vervoer worden uit de reguliere dienstregeling gehaald. Deze bussen moeten dan eerst naar hun eindpunt rijden en vervolgens naar station Noord of naar Centraal Station. Vanaf 17:40 uur was het alternatief vervoer beschikbaar. Het duurde daardoor nog zo'n 40 minuten voordat alternatief vervoer beschikbaar kwam. Dit is weliswaar binnen de eisen van de vervoersconcessie, maar natuurlijk buitengewoon vervelend voor reizigers.
Het programmateam S&C en GVB hebben de afhandeling van de verstoring van 12 april geëvalueerd. De conclusie is dat het bij een volgende vergelijkbare situatie verstandig is om direct te besluiten het systeem volledig te resetten. De verstoring kan dan worden beperkt tot 45 à 60 minuten in plaats van 3 uur. Door de reset te plannen is het mogelijk om gelijktijdig met het onderbreken van de metro-exploitatie alternatief vervoer aan te bieden. Dit kan door circa een kwartier voor de reset al te starten met het beschikbaar maken van bussen voor alternatief vervoer.

Zowel bij de verstoring op 25 april als de storing op 16 mei is deze maatregel genomen en was alternatief vervoer op Noord direct beschikbaar vanaf het onderbreken van de metro-exploitatie.
Tijdlijn op hoofdpunten van storing op 16 mei:

- Om 17:00 uur begon 1 werkstation te haperen. Toen een reset van dit werkstation niet bleek te helpen, is besloten tot een volledige reset van het systeem.
- Om 17.22 uur zijn de bussen voor vervangend vervoer beschikbaar gekomen, dus in minder dan een half uur.
- Reset systeem ingezet om 17:32 uur.
- Reset was gereed om 17:48 uur.
- Eerste trein reed weer om 17:55 uur.

Vragen D66: S&C gaat natuurlijk keihard fout... zonder serieuze testen de boel live willen brengen WAT DENK JE ZELLUF. externe partij vragen de risico's hiervan in beeld te brengen dan pas besluit nemen.

Dit zijn meer stellingen dan vragen. Ook in dit geval kan verwezen worden naar de brief. Hierin staat onder andere:

Citaat m.b.t. testen
Vanwege het bovenstaande is het belangrijk om het systeem uitgebreid te testen. In de afgelopen jaren hebben Alstom de programmaorganisatie van Metro en Tram en GVB testen op zowel op simulatoren als op de baan uitgevoerd.
De mogelijkheden om testen op de baan zijn zowel voor wat betreft duur als omvang echter beperkt. Ter vergelijking: voor de start van de exploitatie van de Noord/Zuidlijn had de projectorganisatie de gelegenheid om zonder reizigers maandenlang tot 20 uur per dag te testen en te oefenen. De stap naar exploitatie met het nieuwe S&C-systeem was daardoor minimaal.
Voor de implementatie van het systeem op de rest van het netwerk konden we in de achterliggende jaren alleen in (weekend)nachten testen, ongeveer 3 uur per testnacht. Overdag testen was onmogelijk zonder de volledige metro-exploitatie stil te leggen. Een paar weekenden hebben we enkele uren langer kunnen testen door de dienstregeling rond 9:30 uur 's morgens op te starten en de reizigers voor 9:30 uur alternatief vervoer aan te bieden.
De beperkte duur van een testnacht maakte het onmogelijk om een complete dienstregeling te testen en GVB personeel te laten oefenen. Niet alleen was de tijd te beperkt, maar het was ook onmogelijk om hetzelfde aantal treinen in te zetten als er normaal tijdens exploitatie rijden.

In cijfers:
Het aantal testen van de leverancier weten we niet. Maar wel het volgende aantal testen die we zelf vanaf medio 2018 hebben uitgevoerd:

- Vanaf medio 2018 is de verkeersleidingsoftware in meer dan **150 dagen** getest op simulatoren in Parijs en Amsterdam door teams bestaande uit GVB verkeersleiders en onze systeemspecialisten
- vanaf september 2019 is het systeem gedurende **72 nachten** op de baan getest
- eind 2020 hebben we gedurende **14 dagen** op buiten dienst gestelde delen van het metroareaal getest

In de jaren daarvoor is er waarschijnlijk nog een veelvoud van testen geweest.

Citaat m.bt. gefaseerde ingebruikname
De beperkingen in test- en oefenmogelijkheden leidt tot het risico dat bepaalde technische en/of organisatorische problemen pas ná start van de ingebruikname worden ontdekt. Daarom heeft het programmateam S&C samen met GVB, en in samenspraak met de Vervoerregio, gekozen voor de strategie van 'gefaseerde ingebruikname'. Deze strategie houdt in dat GVB het systeem

stapsgewijs in gebruik neemt. Daarbij start het gebruik van het nieuwe systeem op zondagen vanwege het relatief lage aantal reizigers. In de tussenliggende dagen evalueren het programmateam S&C, GVB en Alstom de ervaringen in het gebruik en kunnen zij (beperkte) technische verbeteringen doorvoeren en werkprocedures aanpassen. Deze aanpassingen worden geïmplementeerd voorafgaand aan de eerst volgende dag waarop GVB het nieuwe systeem weer in exploitatie gebruikt. Bij positieve ervaringen wordt het systeem op meer dagen in de week ingezet. In de tussenliggende dagen gebruikt GVB het oude S&C systeem. Het oude systeem blijft als back-up beschikbaar tot minimaal augustus 2021 beschikbaar. De strategie van gefaseerde ingebruikname vermindert de overlast voor reizigers, maar kan het risico op (grote) hinder niet volledig wegnemen.

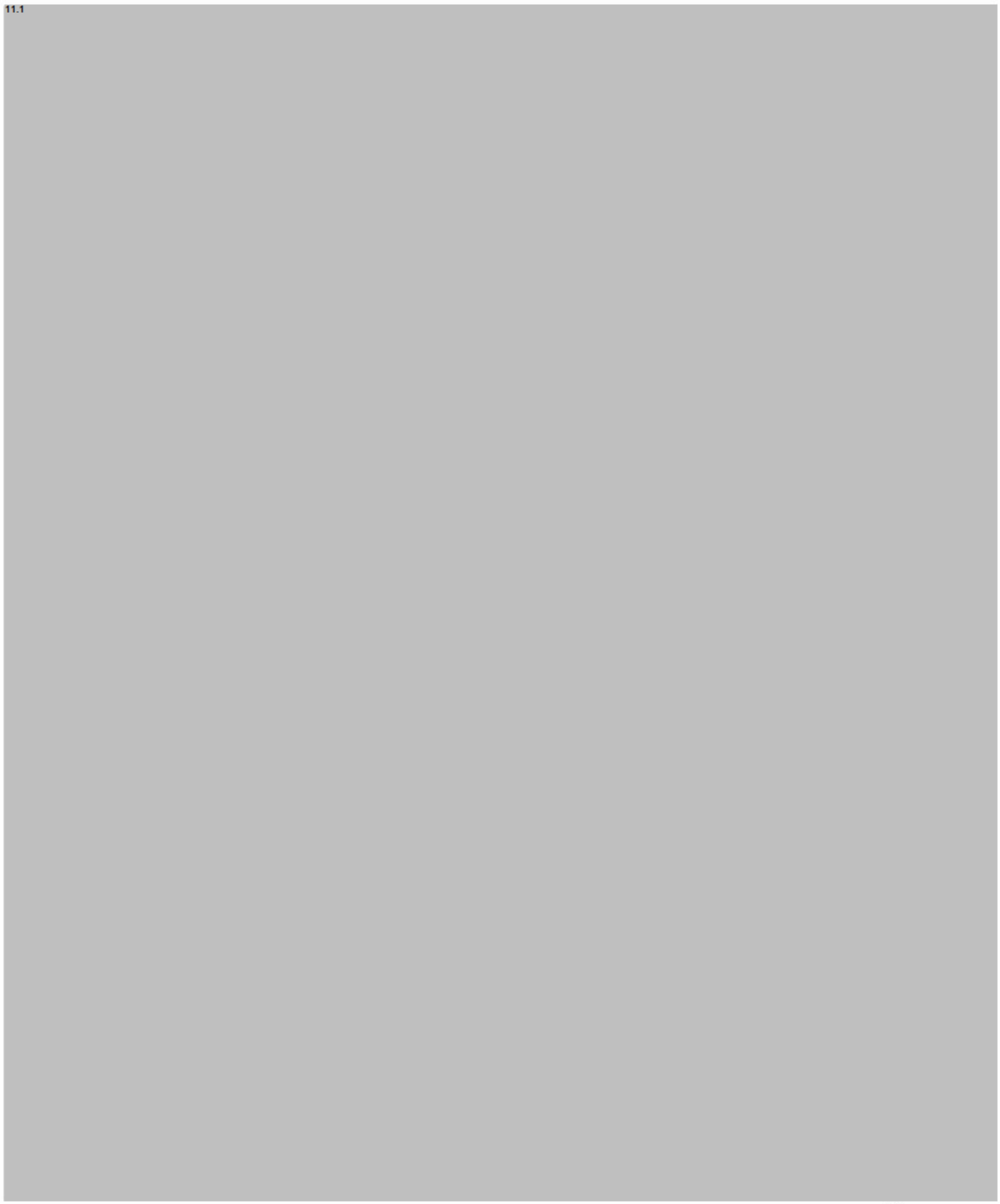
In aanvulling op de brief zou nog de volgende kwantificatie van onze testinspanningen benoemd kunnen worden:
Het systeem is daarom door ons volgens een groeistrategie 'risk-based' getest:

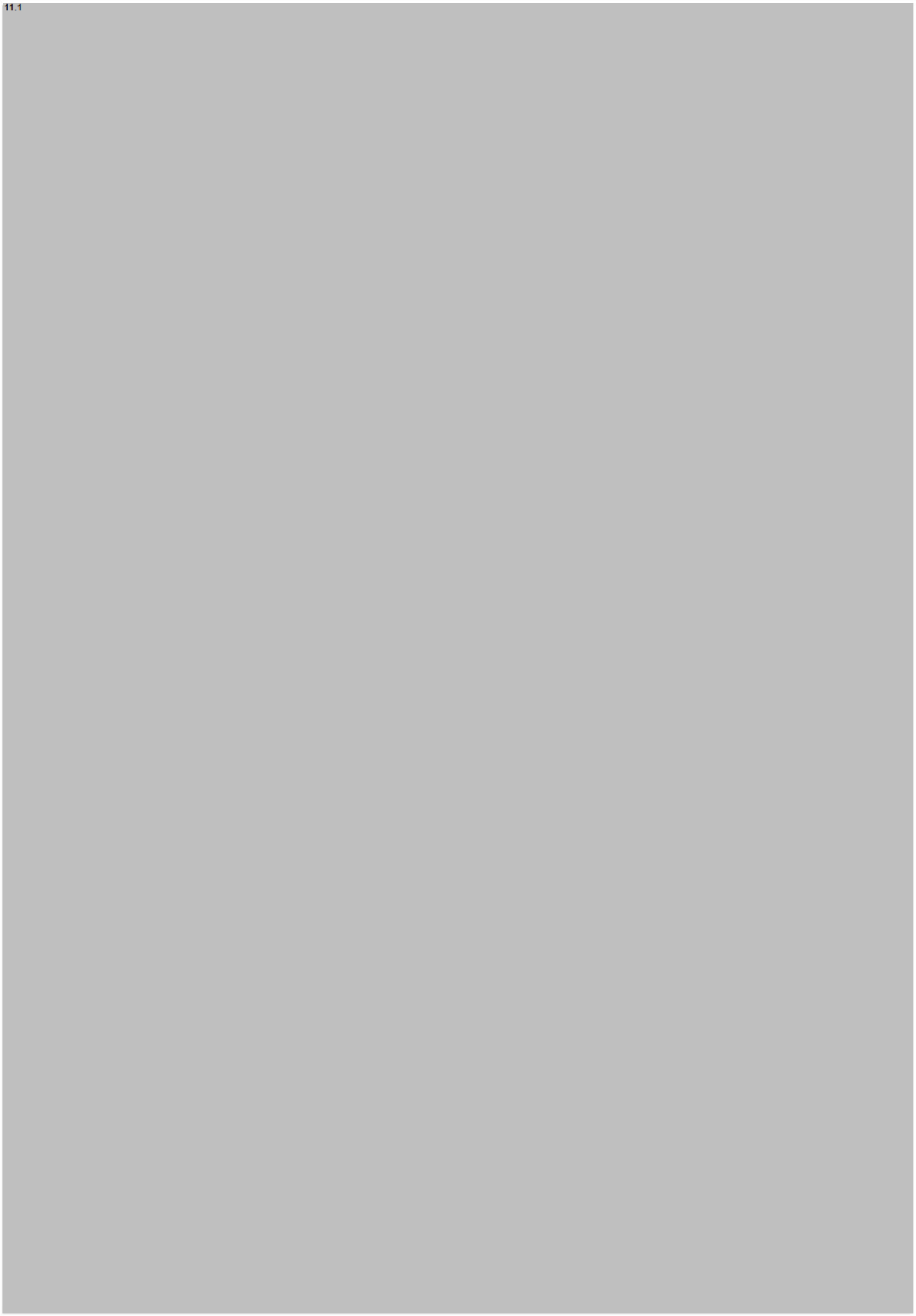
- vanaf medio 2018 is de verkeersleidingsoftware in meer dan honderdvijftig dagen getest op simulatoren in Parijs en Amsterdam door teams bestaande uit GVB verkeersleiders en onze systeemspecialisten
- vanaf september 2019 is het systeem op de baan in Amsterdam getest in tweeënzeventig nachten met maximaal vierentwintig treinen per nacht
- eind 2020 zijn er veertien exploitatiedagen getest op buiten exploitatie genomen delen van het metroareaal.

Dit is exclusief de vele testen die de leverancier zelf heeft uitgevoerd.
De testen met het systeem zijn volgens plan afgerond en de resultaten waren voor de ILT aanleiding om positief te adviseren over de livegang.

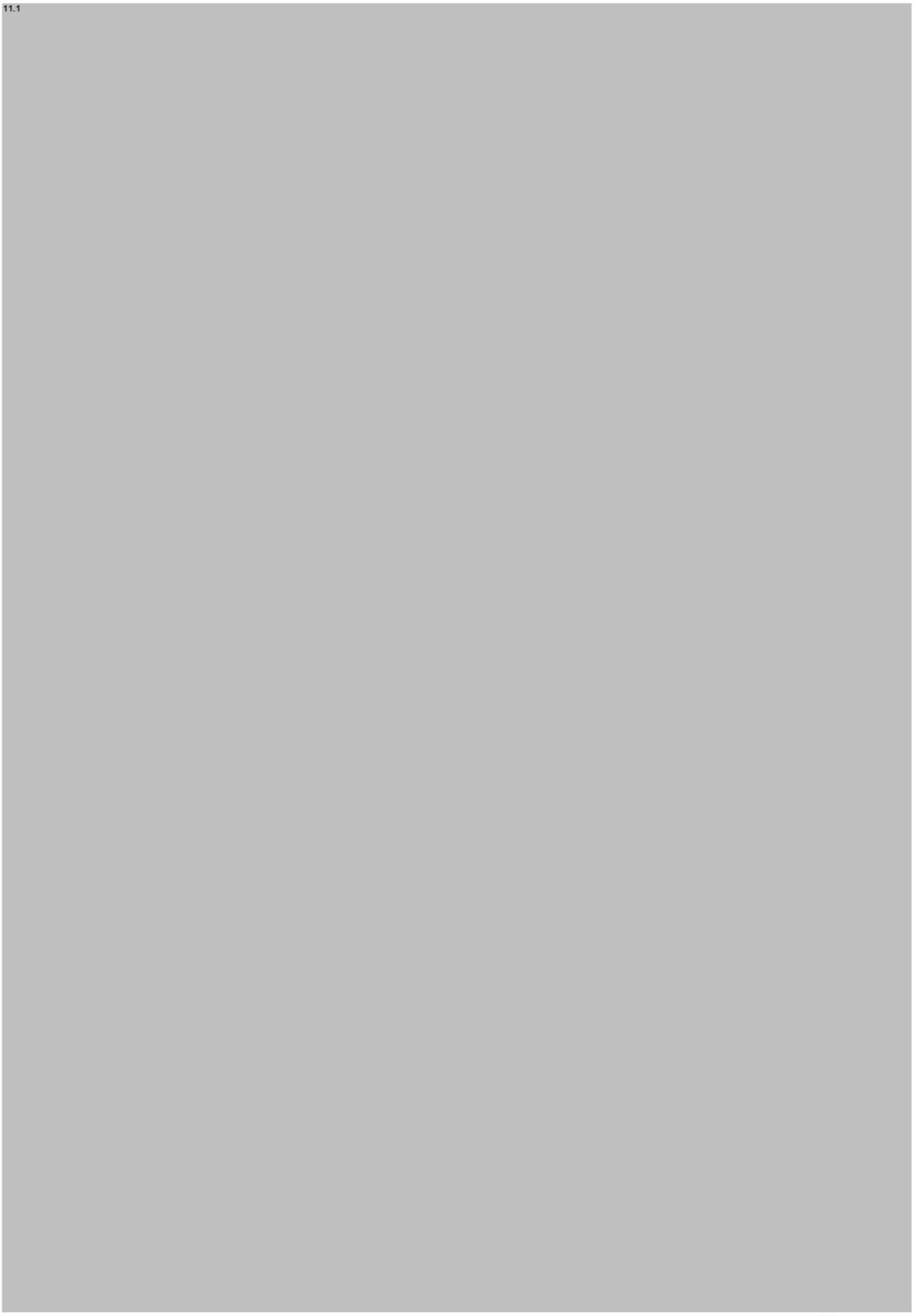
De aanpak met gefaseerde ingebruikname stond beschreven in de managementreactie van programmateam op de second opinion door Engelse WSP uit medio 2019. In deze reactie staat dat er voor gekozen is om niet een tijdlang het volledige metroverkeer stil te leggen voor stresstesten van het systeem. Deze afweging en het risico op verstoringen is dus sinds eind 2019 bij de raadscommissieleden bekend.
Aanvullend is op verzoek van wethouder De Vries afgelopen week door 10.2.e en 10.2.e 10.2.e 10.2.e van het Commissariaat Civiele Constructies een second opinion geschreven over de aanpak van de gefaseerde ingebruikname van CBTC. Zij onderschrijven de aanpak van het Programmateam.

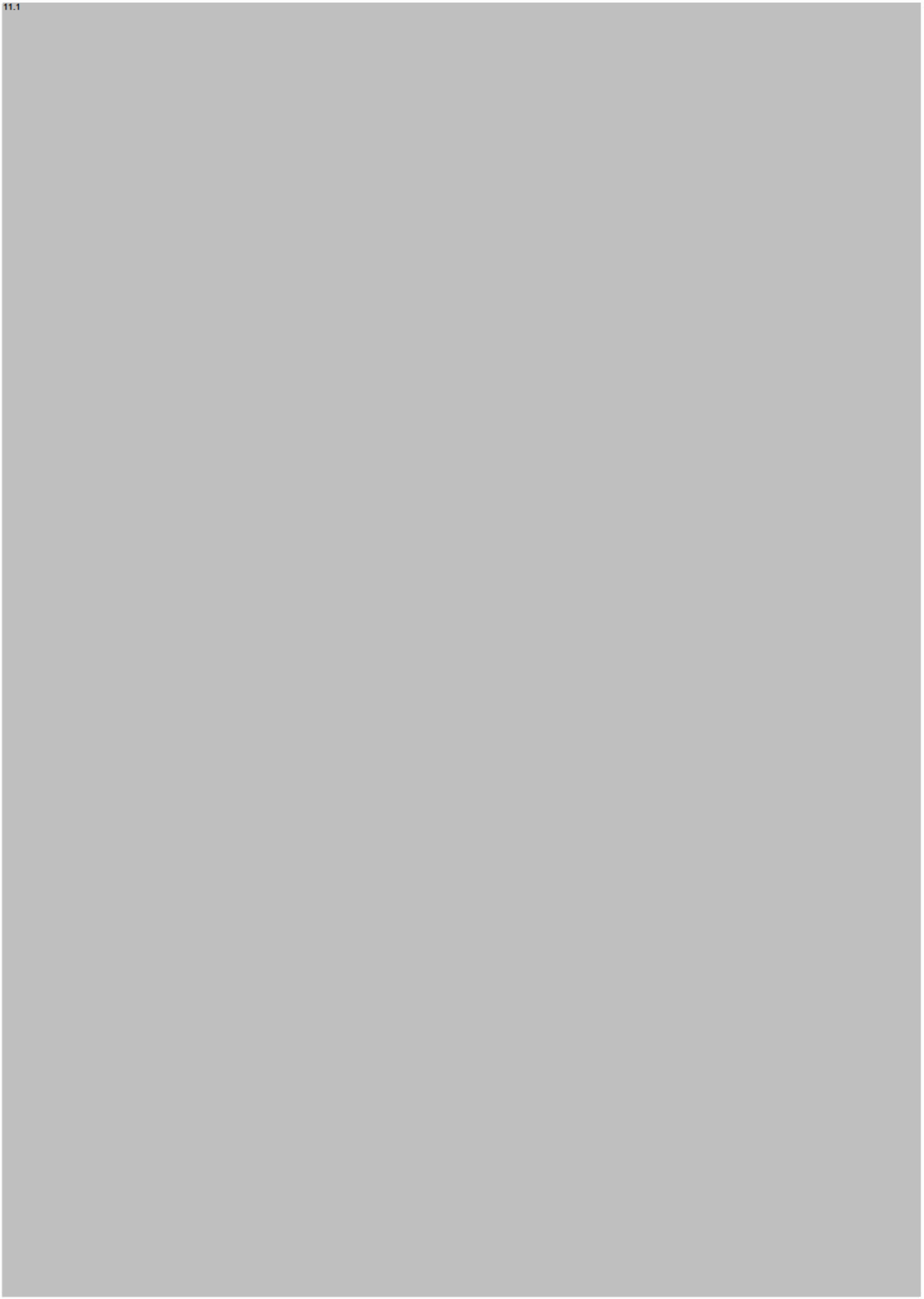
10 Instemmen met het uitvoerings- en kredietbesluit vernieuwing Kinkerstraat Midden en West (inclusief kruising Bilderdijkstraat) Nr. VN2021-010883



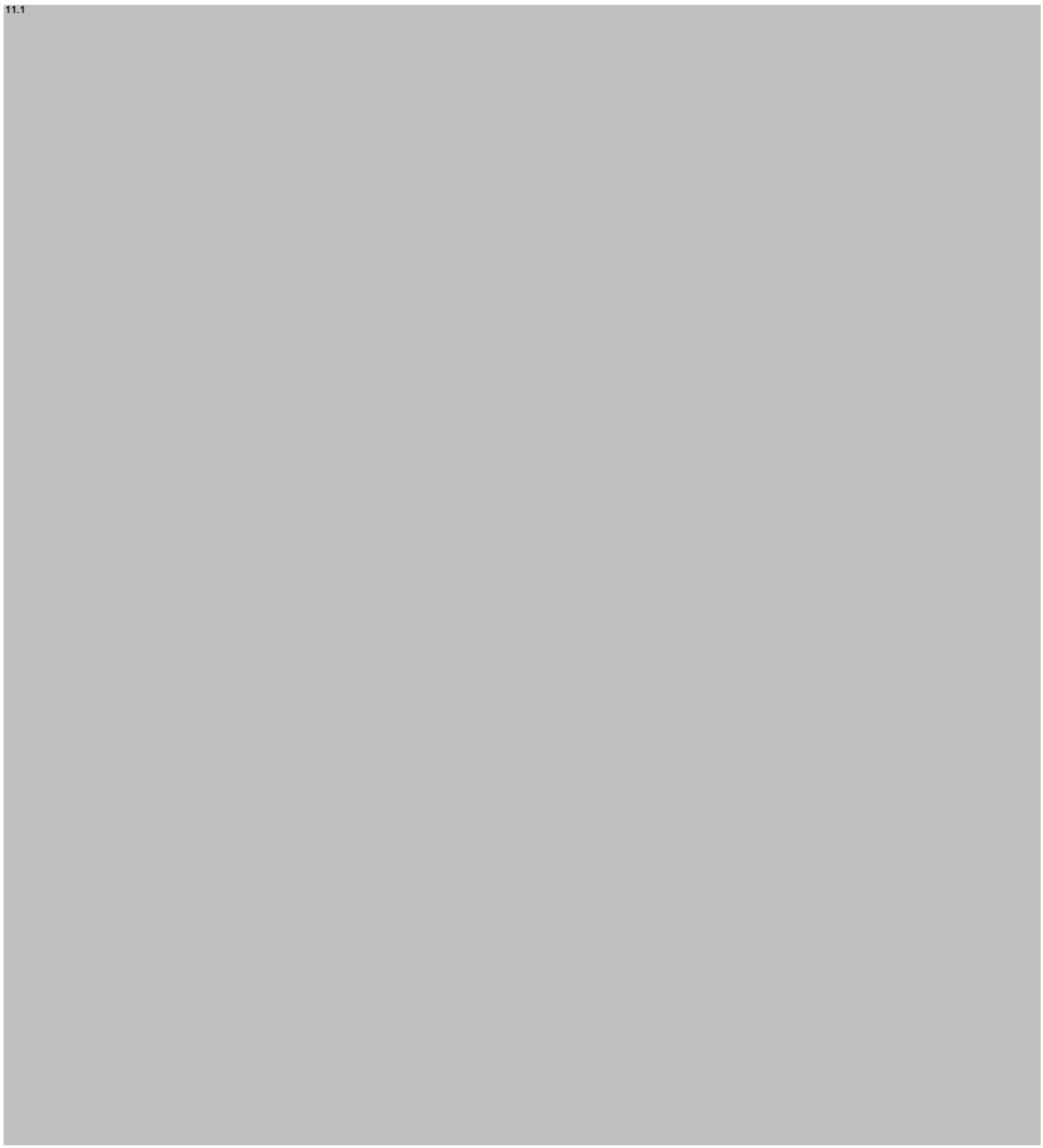

11.1

11.1




11.1

11.1



Water

11 Onderzoek en Innovatieprogramma Waternet, jaarplan Onderzoek en Innovatie 2021 en jaarverslag O&I 2020 Nr. VN2021-012372

Behandelend ambtenaar: 10.2.e 10.2.e


11.1