

We willen we zowel de inhoud, als het proces en een voorstel voor een reële verdeling van de kosten betrekken in deze evaluatie.

Dus kort gezegd;

- Waren vooraf de verwachtingen tussen de partijen helder (met alle deelvragen die GVB zich hierbij afvraagt)?

Hier kan wellicht nog specifiek bij: Welke eisen zijn hierbij vastgelegd?

Is achteraf vast te stellen dat tijdens deze fase een fout of omissie is ontstaan waarmee het latere "niet passen van het spoor" is te verklaren (en wie is daar verantwoordelijk voor)?

- Hoe verliep het ontwerpproces (en zijn hierbij de verschillende eisen goed geborgd?)
Is achteraf vast te stellen dat tijdens deze fase een fout of omissie is ontstaan waarmee het latere "niet passen van het spoor" is te verklaren (en wie is daar verantwoordelijk voor)?
- Hoe verliep het productieproces van zowel het brugval als de spoorstaven (zijn hierbij ontoelaatbare maatafwijkingen ontstaan, is de kwaliteit afdoende geborgd, zijn de verschillende eisen goed geborgd)
Is achteraf vast te stellen dat tijdens deze fase een fout of omissie is ontstaan waarmee het latere "niet passen van het spoor" is te verklaren (en wie is daar verantwoordelijk voor)?
- Hoe verliep het montageproces van de spoorstaven op de brug?
Zijn hier door de juiste betrokkenen de juiste conclusies getrokken (inmeten / inpassing xy-richting / inpassing z-richting / stopzetting / voortzetting inpassing / alternatieven bespreken / definitief buiten de scope halen)?
Is hier door de projectorganisatie een verkeerde keus gemaakt?
- Welke kosten zijn (zullen) door de verschillende partijen gemaakt (worden) ivm het besluit de spoorstaven op een later moment aan te brengen.
Wat zou een reële verdeling van deze kosten zijn, rekening houdend met de verschillende verantwoordelijkheden die de partijen hebben gehad in dit traject.

Naast de constatering waar in het traject iets fout is gegaan zijn we voor alle genoemde fasen ook geïnteresseerd in aanbevelingen om de kans op herhaling bij andere vergelijkbare projecten in de toekomst te verkleinen.

Praktisch gezien kan ik me dus goed vinden in het voorstel van het GVB, met mogelijk een opsplitsing van punt 2 ontwerpfasen in startfase & ontwerpfasen (zo zie je nu onder 2 allerlei eisen genoemd worden waaraan voldaan dient te worden waarvan ik me afvraag of die allemaal vanaf de start bekend waren; hiernaast de enigszins cynische constatering dat ons voorstel indertijd om het spoor aan te passen niet is goedgekeurd omdat het op twee plaatsen te diep in de railbak kwam te liggen, terwijl hierover nu geen eis wordt genoemd)

Onder startfase kun je zaken vangen als:

Welke eisen heeft de gemeente voor aanbesteding afgestemd met GVB en meegegeven in het contract. Is GVB betrokken in de zogenaamde eiseninterpretatiesessies met Mobilis en heeft dit geleid tot aanpassing van de eisen.

Wellicht is er ook nog ergens ruimte voor de vraag of de eisen die van toepassing bleken bij de montagefase altijd van toepassing zijn geweest bij eerdere projecten, en in dat geval ook altijd zijn gehaald. (zo denken wij bijvoorbeeld dat bij de bullebaksluis het spoor meer dan 5 mm boven het rijdek uitkomt, er diverse bruggen zijn waar geen minimale ondergieting van 10 mm is en de spoorstaven niet altijd "spanningsvrij" zijn aangebracht).