

Advies 8: Invoering Wet Lokaal Spoor per 1 december 2015

Datum: 31 oktober 2015

Kenmerk: 81723CD5

Aanleiding:

De Adviesraad heeft de opdracht om de systeemverantwoordelijke gevraagd en ongevraagd te adviseren over onderwerpen, zoals genoemd in artikel 5.1 (van het reglement Adviesraad) op tactisch en strategisch niveau.

De invoering van de Wet lokaal spoor is een onderwerp dat veel impact kan hebben op de prestaties en samenwerking binnen de Provincie Utrecht. In het kader van ongevraagd advies heeft de Adviesraad daarom op 5 juli 2015 middels een brief aan de Directie van de Provincie Utrecht, te weten de heer R. Andringa het volgende gevraagd:

- Wat doet de Provincie om WLS-proof te worden?
- Hoe worden de in de WLS genoemde rollen en verantwoordelijkheden belegd?

In de vergadering van de Adviesraad heeft dhr. Heijgele in opdracht van dhr. Andringa een presentatie gegeven waarin deze vragen van de Adviesraad zijn beantwoord.

Advies:

Op basis van deze presentatie adviseert de Adviesraad het afdelingshoofd OV het volgende:

1. Bij de presentatie zijn de rollen van Gedeputeerde Staten, vervoerder Q-buzz, Beheerder Regiotram en toezichthouder / expert IL&T helder weergegeven.

Intern Provincie worden de volgende rollen onderscheiden:

- Bestuurlijke eindverantwoordelijkheid
- Integrale OV verantwoordelijkheid (inclusief concessieverlening)
- Beheerdersrol
- Vergunningverlening en handhaving.

Aangaande de verdeling van de interne verantwoordelijkheden binnen de Provincie en de ontwikkeling van expertise het volgende:

- Aandacht voor het maken van goede afspraken tussen beheerder (teamleider Regiotram) en de vertegenwoordiger van de beheerder (afdelingsmanager OV namens GS): het definiëren van verantwoordelijkheden bij raakvlakken en mandaat toewijzing;
- Regionale Uitvoering Dienst (RUD), aangestuurd door de afdeling MEC, wordt verantwoordelijk voor de vergunningverlening en handhaving namens GS. In aanvang zal IL&T worden ingehuurd, en kan daarvan gebruik worden gemaakt. Aandacht voor de opbouw van expertise en competenties aangaande de rol voor vergunningverlening en handhaving rail. Hetzelfde geldt voor de rol van de beheerder. Het is een uitdaging om in korte tijd een organisatie neer te zetten om het systeem operationeel te krijgen.

2. Het opstellen van PvA procesbeschrijving voor Toelating. Dit proces expliciet beschrijven, dit is een rol voor de beheerder.
 - Let op bij processen die al gestart zijn onder de oude wetgeving, zoals de toelating van materieel en de vergunning voor de Uithoflijn.
3. Het hanteren van de goede scope moet ervoor zorgen dat met het totaalpakket van safetycases de integrale veiligheid geborgd is. Het tijdig betrekken van experts, waaronder IL&T, kan hierbij helpen.

Een groot deel van de safetycases (21) wordt uitgevoerd binnen het project Uithoflijn. Drie vallen binnen Regiotram. Wie bewaakt het overzicht en de samenhang? De beheerder is hiervoor uiteindelijk verantwoordelijk. Daarom wordt geadviseerd om de beheerder nu al intensief mee te laten kijken met de safetycases van de Uithoflijn.

4. Het veiligheidscertificaat wordt verleend aan een leverancier, in dit geval Q-buzz. Zorg voor een terugval optie van de certificaten in geval van calamiteiten (faillissement). Dit zou bijvoorbeeld kunnen via een addendum op het huidige contract.
5. De scope bij de invoering van de WLS is beschreven tot 1 december 2015. Wat gebeurt er daarna? Hierbij ook rekening houden met het laten rijden van hoog- en laagvoertuigen, het betrekken van de remise bij de scope etc.

Acties:

1. Het afdelingshoofd MEC besteedt de vergunningverlening en handhaving uit aan de externe dienst RUD en is daarmee verantwoordelijk voor de opbouw van expertise en competenties zowel kwalitatief als kwantitatief bij de RUD.
2. Het afdelingshoofd OV is verantwoordelijk voor:
 - voor de opbouw van expertise en competenties bij de beheerder Regiotram;
 - bovendien dient het afdelingshoofd OV ook de eigen verantwoordelijkheden en mandaattoewijzing (als vertegenwoordiger van de beheerder) te definiëren in relatie tot de beheerder Regiotram;
 - het in kaart brengen welke processen ten aanzien van toelating en indienstelling er zijn en hoe de aanvraag van eventuele vergunningen in het kader van de Wet lokaal spoor hierbij is georganiseerd;
 - zorgen dat de beheerder Regiotram goed is aangehaakt bij de safetycases die worden uitgevoerd ten behoeve van de indienstellingsvergunningen voor de infrastructuur en het materieel van de Uithoflijn;
 - ervoor zorgen dat IL&T tijdig wordt betrokken om het proces om te komen tot de schriftelijke verklaringen van IL&T goed te laten verlopen;
 - zorgt ervoor dat bij de verlening van het veiligheidscertificaat een clausele wordt opgenomen waarmee de rechtsopvolging van dit certificaat bij Q-buzz is geregeld bij onvoorziene omstandigheden

Advies 9: Governance afdeling OV - en projectorganisatie

Datum: 21 december 2015

Kenmerk: 8177441E

Aanleiding:

AT Osborne en Horvath hebben de opdracht voor het verrichten van een audit omtrent het onderwerp Systeemintegratie. Onderdeel van deze opdracht is de Governancestructuur. Er is een advies uitgebracht aan de opdrachtgever, de directie provincie Utrecht, de heer Andringa. De heer Andringa heeft een presentatie aan de Adviesraad gegeven in haar vergadering van 9 december 2015 waarin hij aangeeft welke keuzes hij heeft gemaakt aangaande de governance structuur. Bijgaand de reflecties van de Adviesraad aangaande dit onderwerp die ook zijn besproken met de heer Andringa in aanwezigheid van de heer Groen.

Documentatie: sheets van de heer Andringa die als bijlage 1a bij de vergadering van 9 december waren gevoegd.

Advies:

De Adviesraad geeft de volgende notities mee aan de heren Andringa en Groen:

- De Adviesraad begrijpt de redenatie achter de switch in governance; de keuze om de projectorganisatie uit de OV-afdeling te halen; een grotere beschikbaarheid en focus voor de lijn organisatie (afdeling OV) om de ontvangst- en assetmanagement organisatie beter neer te zetten; en een bredere projectopdracht voor de projectorganisatie UHL.
- Er is in de organisatie onvoldoende draagvlak en vertrouwen om de gehele scope (lijn- en projectorganisatie) via de manager/afdeling OV te laten verlopen. Er wordt hier nadrukkelijk meegewogen het feit dat de afdeling OV op dit moment nog onvoldoende is ontwikkeld v.w.b. formatie, kwaliteit en noodzakelijke competenties om de ingewikkelde aansturing van project te kunnen borgen.
- De relationele sfeer tussen directeuren/ MT's van afdeling OV en projectorganisatie UHL blijft een aandachtspunt. De heer Andringa gaat de onderlinge samenwerking begeleiden als mediator op afstand. Een goede samenwerking is een conditio sine qua non voor goede resultaten. Dit proces vergt aandacht.
- De verhoudingen tussen de directeuren / MT's zijn doorgewerkt tot op de werkvloer. De heer Andringa geeft in de week van 15 december een presentatie over de nieuwe governance structuur aan de gehele afdeling OV en projectorganisatie UHL.
- Inhoudelijke kwesties en de verantwoordingslijnen van het project UHL lopen via Directieraad en Stuurgroep. In de Directieraad worden de belangen van de provincie (de heer Jonkers), gemeente (de heer Groen) en projectorganisatie Uithoflijn (de heer Buitenhek) geborgd.

- De heer Andringa is in de provinciale organisatie de directeur / lijnbaas aan wie de heren Jonkers (manager afdeling OV) en Buitenhok (projectdirecteur UHL) verantwoording afleggen. De heer Andringa voert de functionerings- en beoordelingsgesprekken met hen.
- De afdeling OV is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de concessie, de succesvolle exploitatie (in lijn met de rest) en het beheer van de assets.
- De projectdirecteur Uithoflijn krijgt een brede projectopdracht. Gewenst is dat de scope van deze brede projectopdracht en de positie/verantwoording over de (aanpalende) nevenprojecten en directieleveranties scherp worden gedefinieerd. De rollen en verantwoordelijkheden dienen expliciet gemaakt te worden. Inclusief rapportagelijnen en format rapportages benodigd voor een juiste informatieoverdracht en bedrijfsvoering.
- Wat betreft directieleveringen en nevenprojecten (ook ITR) helderder maken, beter doorvertalen of er sprake is van lijn dan wel projectsturing.
- De afdeling OV / lijn organisatie heeft een kwaliteitsslag nodig, zowel qua competenties als qua omvang. Welke competenties/profielen/structuur zijn nodig. De afdeling OV moet kwalitatief en kwantitatief op tijd ingericht zijn voor ontvangst, sturing en exploitatie. Advies is hier zsm mee te beginnen.
- Met betrekking tot de ontvangstorganisatie ic overdracht van het project Uithoflijn naar de lijnorganisatie: fade in/fade out constructie; wie is er verantwoordelijk en hoe verloopt proces. Regie in deze ligt bij lijnorganisatie.

Acties:

1. Het afdelingshoofd OV en de projectdirecteur UHL dienen de rollen en verantwoordelijkheden omtrent de scope van de bredere projectopdracht nader uit te werken. Dit inclusief de rapportagelijnen en de rapportage formats benodigd voor een goede bedrijfsvoering en informatieoverdracht.
2. Hetzelfde geldt voor de directieleveringen en de nevenprojecten (ook ITR). Hier dient door het afdelingshoofd OV en de projectdirecteur UHL helderder gemaakt te worden of er sprake is van lijn dan wel projectsturing.
3. Opstellen door afdelingshoofd OV van een plan van aanpak en uitgewerkt advies hoe de lijnorganisatie te versterken.
4. Uitwerken van detailplanning, proces en overzicht verantwoordelijkheden van de ontvangstorganisatie door afdelingshoofd OV en projectdirecteur UHL.

Advies 10: Audit Horvath/ AT Osbourne

Datum: 8 februari 2016

Kenmerk: 817C2986

Aanleiding:

In september 2014¹ heeft de Adviesraad geadviseerd om de risico's aangaande de robuustheid van het integraal werkend tramvervoersysteem in kaart te brengen. Op basis daarvan heeft de Directieraad Horvath/ AT Osbourne opdracht gegeven om een toets uit te voeren met als hoofddoelstelling te verifiëren of - gegeven de huidige situatie - de gezamenlijke opdrachtgevers van de Uithoflijn ervan uit kunnen gaan dat een werkend tramvervoersysteem, zoals zij dat bij het opstellen van de eisen voor ogen hadden, gerealiseerd gaat worden en indien er risico's bestaan dat dit niet het geval is, hoe deze te beheersen.

In de vergadering van 10 september 2015 zijn de voorlopige bevindingen van deze toets aan de Adviesraad gepresenteerd, waarna de directeur Beleid en Uitvoering van Provincie Utrecht (dhr. Andringa) besloten heeft tot een aanpassing in de governance-structuur. In de vergadering van 9 december 2015 heeft dhr. Andringa deze aanpassing in een presentatie toegelicht, waarop de adviesraad advies heeft uitgebracht².

Op 21 januari 2016 is het definitieve auditrapport, inclusief managementreacties aan de Adviesraad verzonden. Daarbij stelt de Directieraad de volgende vragen aan de Adviesraad:

- Zijn met dit rapport de hoofddoelstelling van de audit en 4 hoofdvragen adequaat beantwoord?
- Wat is de visie van de Adviesraad op de conclusies en aanbevelingen van de auditors?
- Wat is de visie van de Adviesraad op de acties zoals verwoord in de gezamenlijke management letter van PU en GU?

Advies:

- Zijn met dit rapport de hoofddoelstelling van de audit en de 4 hoofdvragen adequaat beantwoord?*

Op basis van het auditrapport concludeert de Adviesraad dat er een zorgvuldige audit uitgevoerd is met voldoende heldere aanbevelingen. De volgende aanbevelingen kunnen al werkenderwijs worden meegenomen:

- De bevindingen van de auditors zijn niet voldoende doorvertaald naar kwantitatieve en financiële risico's voor een werkend tramvervoersysteem.
- De Adviesraad constateert dat de auditors zich met deze audit in de volle breedte van het werkend tramvervoersysteem Uithoflijn hebben verdiept, maar mist daarbij (nog) de relatie met de overige (OV-) modaliteiten vanuit het perspectief van de reiziger.
- De opname in de exploitatie, de organisatie en de nazorgfase na ingebruikname is nog niet voldoende belicht.
- De Adviesraad heeft eerder geadviseerd dat een goede samenwerking een conditio sine qua non is voor goede resultaten. Zonder nadrukkelijke sturing op de samenwerking tussen projectdirecteur en afdelingsmanager OV is het uitvoeren van alle in de audit beschreven aanbevelingen niet effectief.

¹ Advies 5: Systeemintegratie in relatie tot integraal en werkend Tramvervoersysteem dd 12 september 2014

² Advies 9: Governance afdeling OV - en projectorganisatie dd 21 december 2015

b. Wat is de visie van de adviesraad op de conclusies en aanbevelingen van de auditors?

1. Betreffende het voorgestelde sturingsmodel:

- De Adviesraad constateert, mede naar aanleiding van de besluitvorming van de Directie van de provincie omtrent de governance, dat het coördinatiepunt en de afstemming met de provincie Utrecht en gemeente Utrecht bij de Directieraad ligt, evenals de bewaking van de voortgang. Het afdelingshoofd OV is verantwoordelijk voor een werkend tram vervoersysteem Sunylijn, de projectdirecteur Uithoflijn is verantwoordelijk voor het opleveren van een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn en legt verantwoording af aan de Stuurgroep Uithoflijn.
- Uit het schema sturingsmodel Uithoflijn (Figuur 7 pagina 47 auditrapport) kan verwarring ontstaan, doordat de projectorganisatie Uithoflijn binnen het MT OV is weergegeven. Geadviseerd wordt om de sturing in lijn met de presentatie van dhr. Andringa vorm te geven. Wel kan het zo zijn dat op het niveau van onderwerpen er bij het MT afdeling OV en MT UHL over en weer MT leden aanschuiven.
- De conclusies en aanbevelingen mbt het sturingsmodel worden onderschreven.

2. Betreffende de conclusies ten aanzien van de projectopdracht en nevenprojecten:

- Het advies en de bevindingen van de audit bevestigen het eerdere beeld van de Adviesraad, dat de afdeling OV 'as is' kwalitatief en kwantitatief versterking behoeft. Zo heeft de afdeling de nodige vacatures, is het eisenbeheer niet op orde, ontbreekt een heldere exploitatie- en onderhoudsvisie en ontbreekt een integrale planning om een beheerste overdracht en ontvangst te borgen.
- Op basis van dit beeld is de Adviesraad niet overtuigd dat de afdeling OV kwalitatief en kwantitatief momenteel voldoende is toegerust om de nevenprojecten en directieleveranties conform de eisen te leveren. Daarom adviseert de Adviesraad om kritieke provinciale nevenprojecten en directieleveranties ten behoeve van het werkend vervoersysteem Uithoflijn (specifiek deel) onder de aansturing van de projectorganisatie Uithoflijn te brengen. Ten aanzien van de directieleveranties heeft de Adviesraad eerder geadviseerd om deze zo veel mogelijk bij de projectorganisatie Uithoflijn onder te brengen³. Wat betreft de keuze welke nevenprojecten overgedragen zullen worden naar de projectorganisatie Uithoflijn, maakt de projectdirecteur Uithoflijn een voorstel waarover na beraadslaging in de Directieraad in de SG een besluit kan worden genomen. Leidend daarbij is het kritische pad en risico's daar waar de Uithoflijn in de problemen komt. Tevens wordt de suggestie gegeven om daar waar mogelijk medewerkers van de afdeling OV voor te bereiden op en te laten ontwikkelen in hun nieuwe taken. Ten aanzien van het project Remise is het beeld diffuus. De Remise zou kritisch kunnen zijn voor een tijdige inwerkingtreding van het werkend tram vervoersysteem Uithoflijn. Tegelijkertijd heeft de totstandkoming van de Remise ook een effect op de reguliere exploitatie en het totale werkend tram vervoersysteem. De Adviesraad verzoekt Horvath / AT Osborne om op dit punt nader in te zoomen, mn om een onderbouwing te leveren voor de positionering van de Remise bij de lijn of de projectorganisatie Uithoflijn. Verzoek is om dit onderzoek binnen twee weken af te ronden en te adresseren aan de Adviesraad. De Adviesraad maakt voor dit onderdeel een separaat advies.
- De Adviesraad is er geen voorstander van dat de projectdirecteur Uithoflijn eindverantwoordelijk/accountable wordt voor werkzaamheden die niet direct onder zijn verantwoording en/of aansturing vallen.

³ Advies 3: Directieleveringen Uithoflijn dd 12 september 2014

- Dit alles heeft mede tot doel om de afdeling OV de ruimte te geven om zich kwalitatief en kwantitatief voor te bereiden op de overdracht / ontvangst van het werkend tramvervoersysteem Uithoflijn en het beheer en onderhoud voor de komende decennia. Wij zijn geïnformeerd over het plan van aanpak hiervoor (projectopdracht Blauwdruk OV met ondersteuning van Deloitte).

3. Betreffende de conclusies ten aanzien van de inrichting van het eisenbeheer:

- Het ontbreken van goed eisenbeheer is een risico voor zowel het project (verificatie en validatie) als de afdeling OV (aantoonbaarheid veilig tramvervoersysteem in de zin van de Wet lokaal spoor). Daarom sluit de Adviesraad zich aan bij het voorstel om een PPvE op te stellen dat aansluit bij de brede projectopdracht.
- Het opstellen van een nieuw PPvE mag niet leiden tot vertraging in de uitvoering. Ruimte tussen bovenliggende kaders en contractuele afspraken dienen binnen de ruimte van de bestaande contracten opgelost te worden.

4. Betreffende de conclusies ten aanzien van de rol van de werkgroepen:

- De Adviesraad concludeert dat de werkgroepen blijkbaar niet naar gehele tevredenheid functioneren. Wanneer de werkgroepleden beslissingen in de werkgroepen nemen, dan is elk werkgroep lid verantwoordelijk voor mandaat en (tijdige) afstemming met achterban. Als dit – om wat voor reden dan ook- niet naar tevredenheid werkt, dan dient er een werkstructuur in het leven te worden geroepen, waarbij werkgroepen besluiten inhoudelijk voorbereiden en besluitvorming plaatsvindt op het niveau van MT OV en MT projectorganisatie Uithoflijn.

c. *Wat is de visie van de adviesraad op de acties zoals verwoord in de gezamenlijke management letter van Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht?*

- De Adviesraad constateert dat beide opdrachtgevers een verschillende kijk hebben op de scope (proefbedrijf), risico's en financieringsafspraken betreffende de verbreding van de projectopdracht. Er dient goed gekeken te worden naar welke afspraken hier in het verleden over gemaakt zijn, zowel in de bestuursovereenkomst, als later in aanvullende overeenkomsten. Dan dient ook helder te worden of deze werkzaamheden binnen de bestaande financiële kaders / werkzaamheden vallen of niet. Mocht dat niet zo zijn, dan geldt: budget volgt opdracht en verantwoordelijkheden.

Advies 11: Positionering Integrale Tram Remise

Datum: 29 maart 2016

Kenmerk: 81813AFF

Aanleiding:

Conform advies 10 over systeemintegratie heeft Horvat & Partners in opdracht van de adviesraad nader onderzoek gedaan naar de risico's van aansturing van de Integrale tramremise (ITR) bij aansturing vanuit de afdeling OV, danwel onder aansturing van de projectorganisatie Uithoflijn.

Het overdrachtsdocument afdeling OV/projectorganisatie Uithoflijn van de directeur provincie Utrecht beschrijft de acties die de directeur provincie Utrecht heeft genomen en voornemens is te nemen aangaande de aansturing van de nevenprojecten en directieleveranties van project Uithoflijn.

De adviesraad heeft kennis genomen van:

- De rapportage van Horvat & Partners: Positionering Integrale Tramremise
- Het overdrachtsdocument afdeling OV/projectorganisatie Uithoflijn van de directeur provincie Utrecht.

Advies:

- De adviesraad constateert dat de directeur provincie Utrecht de aanbevelingen van de Adviesraad inzake de organisatie van de kritieke nevenprojecten en directieleveranties opvolgt, maar de primaire verantwoordelijkheid daarvoor niet onder aansturing van de projectorganisatie Uithoflijn brengt. De motivering daarvoor is driedelig:
 - o politiek-bestuurlijk: de Provinciale verantwoordelijkheden worden diffuus en de verhouding tussen Provinciale en Stuurgroepverantwoordelijkheden vervaagt;
 - o organisatorisch: de scope van de projectorganisatie Uithoflijn zou kunnen verwateren en om dat te voorkomen zouden de extra verantwoordelijkheden voor de nevenprojecten/directieleveranties ook daar in een aparte projectorganisatie worden belegd; en
 - o ontwikkeling lijnorganisatie: met een separate projectorganisatie buiten de lijn wordt onvoldoende synergie bereikt in de opbouw van de capaciteit en kwaliteit van de lijnorganisatie binnen de afdeling OV.
- De adviesraad begrijpt de afwegingen die gemaakt zijn, maar wil daarbij toch een aantal kanttekeningen meegeven:
 - o Het aantal en de diversiteit van de nevenprojecten en directieleveranties vraagt om een goede inrichting en sturing. De verbeteracties naar aanleiding van de audit systeemintegratie dienen op zeer korte termijn geëffectueerd te worden. Daarbij gaat het zeker om de invoering van een goed systeembeheer, maar nog veel meer om het managen van de nevenprojecten en directie leveranties zelf, het beheersen van de risico's, de raakvlakken met andere projecten en met het werkend vervoersysteem en het bewaken en goed volgen van de kritische tijdpaden.
 - o Randvoorwaardelijk is het opzetten van een aparte en sterke projectorganisatie binnen de afdeling OV. Het belang en de urgentie van de door Horvat geïdentificeerde werkzaamheden vereisen strak aangestuurde processen die geen langer uitstel dulden.
 - o Met dit directiebesluit stijgt het risicoprofiel op korte termijn, met als doel om op de lange termijn een sterke OV organisatie neer te zetten. Dit betekent dat vanaf nu strak gestuurd dient te worden op de risico's en de beheersing daarvan.

- De systeemverantwoordelijkheid voor een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn komt met dit besluit bij de directeur provincie Utrecht te liggen. De nieuwe directeur dient daarvoor voldoende mandaat en instrumentarium te hebben.
 - Vanuit managementoptiek is het voor de directeur van groot belang voldoende comfort te krijgen van de projectdirecteur Uithoflijn en de afdelingsmanager OV dat vanuit een constructieve samenwerking het kritische tijdpad gevolgd en beheerst kan worden. De adviesraad adviseert daarbij ook externe ogen te laten meekijken en periodiek een control/audit ronde te laten uitvoeren op de voortgang en performance. Een driemaandelijke managementrapportage op de nevenprojecten/ directieleveranties lijkt de adviesraad voorwaardelijk.
- De adviesraad heeft kennisgenomen van de analyse van Horvat & Partners ten aanzien van de pro's en con's over de positionering van het project ITR. De Adviesraad heeft, alles overwegend, de conclusie getrokken deze onder verantwoordelijkheid te laten van de afdeling OV en niet over te hevelen naar de projectorganisatie Uithoflijn. De adviesraad wil daarbij met kracht een aantal randvoorwaardelijke zaken uit de rapportage onder de aandacht brengen:
- De invulling van integraal eisenbeheer;
 - Inrichting van een adequate rapportagestructuur;
 - Centrale sturing op de realisatie van de scope;
 - Invulling van de bestaande vacatures;
 - Opstellen van de detailplanningen van de ITR-projecten; en
 - Uitvoeren van risicoanalyses, beprijzingen van risico's en rapporteren over resultaat.

Advies 12: Vervoerkundige koppeling

Datum: 15 juni 2016

Kenmerk: 81862260

Aanleiding:

Het projectbesluit vervoerkundige koppeling (VK) omvat het besluit om de SUNIJ-lijn en Uithoflijn als één lijn te gaan exploiteren. Daarvoor is het nodig om de huidige SUNIJ-lijn om te bouwen en nieuw materieel te bestellen. Belangrijke keuzes die in dit projectbesluit worden genomen betreffen het jaar van uitvoering, de bouwfaserings- en de bestelstrategie voor het trammaterieel.

De adviesraad is gevraagd te reflecteren op de aanpak om te komen tot dit projectbesluit en specifiek op de planning van de uitvoering van het project.

In het afgelopen jaar is de adviesraad op drie momenten geïnformeerd over het project VK:

- Presentatie dhr. Van Leusden in de vergadering van de adviesraad van 28 september 2015;
- Presentatie dhr. Arends in de vergadering van de adviesraad van 19 april 2016;
- Gesprek dhr. Van Gils met de projectleider dhr. Arends, adviseur mevr. van Dijk en ambtelijk opdrachtgever dhr. Van Veen op 1 juni 2016.

Advies:

De adviesraad kan zich vinden in de gekozen aanpak om te komen tot het projectbesluit, maar wil graag een aantal aandachtspunten meegeven:

De VK in breder perspectief:

- Geef in het projectbesluit aan hoe de VK bijdraagt aan de strategische doelstellingen van de provincie. Plaats de VK in de bredere context van de OV-ambities en het gewenste eindbeeld en stel daarbij de reiziger centraal.
- Betrek gemeenten, de vervoerder en reizigersorganisaties vroegtijdig bij de besluitvorming, uitwerking en mitigerende maatregelen. Stel voor de besluitvorming een alternatief vervoerplan voor de verbouwingsperiode op en maak dit inzichtelijk voor de stakeholders. Maak een marketing- en communicatiestrategie, waarin duidelijk wordt wat de meerwaarde is van de VK.

Overwegingen en risico's:

- Maak inzichtelijk op basis van welke overwegingen de keuzes gemaakt zijn. Geef daarbij aan welke risico's elke keuze met zich mee brengt, kwantificeer deze waar mogelijk en tref mitigerende maatregelen voor de uitwerkingsfase.

Jaar van uitvoering:

- De leveringsmogelijkheden van het trammaterieel, de voorbereidingstijd van het project VK en uitloop van raakvlakprojecten zijn argumenten voor de keuze van het jaar van uitvoering. De adviesraad mist een integrale afweging, waarin ook het effect voor de reiziger is opgenomen.

Bestelstrategie voor het trammaterieel:

- Gebruik de minimale maximale spijt-methode bij deze beslissing.
- Maak inzichtelijk welke risico's de keuze voor 41-meter trams ten opzichte van 33-meter trams met zich meebrengt voor exploitatie, onderhoud en bijsturing. Neem deze risico's op in de afweging en tref mitigerende maatregelen in de uitwerking. Eén van de mitigerende maatregelen zou kunnen zijn om garanties van de leverancier te eisen voor tijdige levering en uitwisselbaarheid van onderdelen.

Bouwfasering:

- Elke keuze van bouwfasering leidt tot hinder voor reizigers. Denk na over alternatieven voor de getroffen reizigers. Beperk hinder voor de dikste reizigerstromen zoveel mogelijk tot de zomervakantie- of weekendperioden.
- Bereid de uitvoering van de werkzaamheden tijdig voor en maak gebruik van de lessons learned van het project Grootschalige Vervanging Infrastructuur, fase 1.

De exploitatie- en beheerfase:

- Start zo snel mogelijk met de eerste ideeën over het ingroeimodel.
- Blijf de vervoerder sturen op punctualiteit, zowel vanaf ingebruikname Uithoflijn als voor het eindbeeld na de VK.