

NIEUWSBRIEF

PRORAIL MEET | NUMMER 1 | MEI 2022



Eind vorig jaar is de laatste nieuwsbrief verzonden over ProRail MEET. Inmiddels is er voldoende gebeurd en daarom een nieuwe nieuwsbrief. De bedoeling is om jullie regelmatig via deze weg op de hoogte te houden over het project ProRail MEET en over hoe het staat aan de productiekant van het beheer van de meetbehoefte en de meetpakketten.

Wat is ProRail MEET en waarom doen we het ook al weer?

Nog één keer een korte uitleg: om bij te dragen aan het behalen van de ambities van ProRail hebben AM Dagelijkse Operatie (AM-DO) en AM Techniek (AM-T) aan AM Asset Ontwikkeling en Operatie (AM-AOI) de opdracht gegeven om data over de conditie van het spoor te verzamelen. Hiermee kan AM-DO het juiste onderhoud uitvoeren en AM-T kan hiermee het onderhoudsproces toetsen en het gedrag en levensduur van de assets beter begrijpen. Om aan deze opdracht te kunnen voldoen heeft AM-AOI een meetproces uitgewerkt (zie box). ProRail Meet is de applicatie die dit meetproces gaat ondersteunen. ProRail Meet doet

duis niets met de resultaten van de metingen. Die data wordt aangeleverd door de metende partij en verder verwerkt in BBMS.

Aanbesteding ProRail MEET

In de laatste nieuwsbrief stond dat we opnieuw een aanbesteding gingen uitschrijven voor de ontwikkeling van ProRail MEET. Dit omdat de eerste aanbesteding niet het gewenste resultaat had opgeleverd. We hoopten dan tussen januari en mei van dit jaar te kunnen beginnen met het project. Deze aanbesteding is geslaagd en we zijn blij dat we Sweco de opdracht hebben kunnen gunnen. We zijn samen met Sweco in februari gestart met de ontwikkeling van ProRail MEET.

MEETPROCES

BEHEER MEETBEHOEFTE

AM-DO stelt de meetvraag vast: waar moet hoe vaak gemeten worden. Dit wordt ook wel de meetbehoefte genoemd en deze bestaat uit de meetfrequentie die volgens de door AM-T opgestelde richtlijn gemeten zou moeten worden, aangevuld met expertkennis. Een aanvulling van een expert kan bijvoorbeeld zijn dat het door lokale omstandigheden (intensief gebruik, hoge belasting) gewenst is bepaalde infra vaker te meten dan de richtlijn voorschrijft. Deze meetbehoefte vormt de basis voor de meetopdracht aan het meetbedrijf.

KOMEN TOT MEETOPDRACHT

Daarna volgt afstemming tussen contractmanagement en de metende partij om vanuit de meetbehoefte te komen tot een meetopdracht en meetpakketten. Het beheer van de meetbehoefte en de meetopdracht gebeurt transparant zodat altijd makkelijk is terug te vinden wie, wat om welke reden heeft gewijzigd, goedgekeurd en geaccordeerd.

CONTROLE OP UITVOER

Wanneer de meetopdracht in het meetjaar wordt uitgevoerd, wordt de realisatie ervan inzichtelijk gemaakt en er worden controles op uitgevoerd. Bijvoorbeeld: waar is een meting succesvol gerealiseerd, of waar is deze met welke reden uitgevallen en voldoet de (her)planning aan de in de richtlijn gestelde maximale meettermijnen? Het is voor de contractmanager een stuurmiddel om samen met de metende partij de gewenste resultaten te behalen binnen de meetopdracht.

CONTROLE OP FACTURERING

Als laatste volgt een controle op of de facturering door de metende partij overeenkomt met de meetopdracht en de werkzaamheden die zijn uitgevoerd. Deze check valt binnen het meetproces, maar wordt niet uitgevoerd door ProRail Meet. Hiervoor bestaat een apart dashboard.

Tijdslijn project

De ontwikkeling van ProRail MEET is ingeschat op ongeveer een jaar en het project wordt opgepakt per processtap binnen het meetproces. We beginnen met het beheer van de meetbehoefte en deze functionaliteit zal naar verwachting in juli worden opgeleverd. We doen dit alles voor de domeinen Spoorstaafdefecten (UST/USH) en Baan & Bovenleiding (UFM). Als we alle processtappen hebben ontwikkeld in ProRail MEET is het de bedoeling dat de applicatie in de *beheerfase* na het project uitgebreid zal gaan worden met andere meetdomeinen.

Werking Meetbehoefte Collector en PRU-viewer

Tot op heden is binnen productie van het beheer van de meetbehoefte gebruik gemaakt van twee applicaties, de *Meetbehoefte Collector* en de *PRU-viewer*. Door

fundamentele wijzigingen in de data van het spoormodel en in de gegevens waar ze beiden gebruik van maken – Spoortakken 2.0 en PUIC 2.0 - werken beiden sinds begin dit jaar niet meer. Dit kon helaas niet op korte termijn worden opgelost. Inmiddels is er werk vericht aan de PRU-viewer en deze zal binnenkort weer wekelijks worden geactualiseerd met de recente planning, realisatie en uitval. Hierover zal apart bericht worden.

Ten aanzien van de Meetbehoefte Collector is voor nu besloten om de applicatie niet om te gaan bouwen zodat deze weer werkend zal zijn. In plaats daarvan gaan we binnen het project ProRail MEET ons best doen om het deel dat gebruikt wordt voor het beheer van de meetbehoefte in zoverre af te krijgen dat deze gebruikt kan gaan worden voor het vaststellen van de meetbehoefte zoals dat moet gebeuren in 2022.

Mochten er vragen zijn naar aanleiding van deze nieuwsbrief, dan beantwoorden we die uiteraard graag.

Stefan Berghuis – Product Owner

Matthijs van der Erve – Project manager ICT

