

S-P02003 Maarsbergen

Projectplan Maarsbergen Realisatiefase



Van Projectteam Maarsbergen
Eigenaar Projectmanager ProRail

Kenmerk K20160057-668747641-1181

Versie

Datum 7 september 2022

Onderwerp S-P02003 Projectplan Maarsbergen Realisatiefase

Status Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Voorgeschiedenis	4
1.2	Doel van het projectplan	5
2	Projectomschrijving	7
2.1	Klantvraag	7
2.2	Projectdoelstellingen	7
2.3	Projectfasering	7
2.4	Projectresultaat	8
2.5	Projectscope	9
2.6	Bestaande situatie	9
2.7	Gewenste situatie	11
2.8	Relatie met andere projecten	12
3	Projectaanpak	13
3.1	Werkwijze	13
3.2	Beslismomenten en producten	13
3.3	Contracten en uitvoering	13
3.4	Veiligheid en milieu	14
3.5	Duurzaamheid	14
3.6	Omgevingsmanagement - Conditioneren	15
3.7	Omgevingsmanagement – stakeholder management	15
3.8	Overeenkomst	15
4	Organisatie	16
4.1	Samenwerking met de opdrachtgever	16
4.2	Projectorganisatie	16
4.3	Overlegstructuur	17
4.4	Escalatie	18
5	Planning en Risico's	19
5.1	Planning	19
5.2	Risico's	19
6	Projectkosten	20
6.1	Kostenraming	20
6.2	Projectbudget	20
6.3	Financieringsafpraak	20
6.4	Toekomstige beheer- en onderhoudskosten	20
7	Projectbeheersing	21
7.1	Scopemanagement	21
7.2	Financieel management	21
7.3	Planningsmanagement	21
7.4	Kwaliteitsmanagement	22
7.5	Risicomangement	22
7.6	Voortgang Rapporteren	23
7.7	Contractmanagement	24

7.8	Raakvlakmanagement	25
7.9	Overdrachtsmanagement	25
7.10	Documentmanagement	26

1 Inleiding

1.1 Voorgeschiedenis

Door de plannen voor het laten rijden van meer treinen op het traject Utrecht-Arnhem, hebben Rijk en regio al enkele jaren geleden besloten om gevaarlijke spoorovergangen op dat traject ongelijkvloers te maken. In december 2005 is tussen de regio -waaronder de Provincie Utrecht en de gemeente Utrechtse Heuvelrug en het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat een overeenkomst gesloten waarin afspraken zijn vastgelegd om te komen tot een ongelijkvloerse spoor kruising in Maarsbergen in het kader van het programma Hoog Frequent Spoor. Met een ongelijkvloerse kruising verbetert de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid van de kern Maarsbergen.

ProRail heeft vervolgens in samenwerking met de Provincie Utrecht en de gemeente Utrechtse Heuvelrug het plan uitgewerkt, dat een korte spoorwegonderdoorgang inhield. Vanuit de inwoners van Maarsbergen is hierop gereageerd met een alternatief plan: het Dorpsplan. In dit ontwerp wordt de bestaande provinciale weg verdiept aangelegd en de kruisingen met het spoor en de Haarweg / Tuindorpweg ongelijkvloers gemaakt. Het eindpunt (de kluifrotonde) is hierbij gelijk gebleven, maar net ten zuiden van de bestaande benzinestations langs de N226 begint het ontwerp met een nieuw aan te leggen rotonde. De tunnelbak wordt daarmee verlengd tot deze noordelijke rotonde. Omdat het kruispunt Haarweg / Tuindorpweg in het Dorpsplan niet meer bestaat was een nieuw aan te leggen weg nodig, de Bosweg. Deze weg sluit aan op de noordelijke rotonde en zorgt voor de verbinding van Maarn met Maarsbergen en de provinciale weg N226. Dit alternatieve plan kende een aantal voordelen boven de eerdergenoemde korte spoorwegonderdoorgang, in het bijzonder verbetering van de leefbaarheid in het dorp en de doorstroming van het verkeer. Hoewel het Dorpsplan duurder was dan het eerste plan, besloten GS in maart 2015 het Dorpsplan verder uit te werken. Op basis van dat Dorpsplan zijn op 9 maart 2015 samenwerkingsovereenkomsten gesloten tussen de projectpartners Provincie Utrecht, ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug. In de overeenkomsten is aangegeven dat de partijen zich maximaal inspannen om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren, binnen maatschappelijk verantwoorde kosten.

Bij het praktisch uitwerken bleek het Dorpsplan problemen in de bouwfaserings op te leveren. Doordat de onderdoorgang wordt aangelegd op de bestaande provinciale weg is de bestaande route tijdens de bouw niet te gebruiken. Het verkeer zou tijdens de uitvoeringswerkzaamheden moeten worden omgeleid en met een tijdelijke overweg het spoor passeren. De mogelijkheden voor deze tijdelijke omleiding zijn echter beperkt voor een omleiding direct naast de te bouwen tunnelbak over het terrein de Grote Bloemheuvel ten westen van de onderdoorgang waar een ontwikkeling is gepland. , Bovendien is de overname of huur van het perceel zeer kostbaar. Daarnaast spelen bij deze omleidingsroute (verkeers-)veiligheidsissues. Verder naar het westen zijn wel mogelijkheden om het spoor te passeren, maar daarvoor moet een aantal huizen worden gesloopt-en is een groot geregeld tijdelijk kruispunt nodig voor de toerit naar de A12 en de Engweg. De complexiteit van hindervrij bouwen leidde tot een verkenning van mogelijkheden voor een nieuwe omliegging van de N226 aan de westzijde van het geplande tracé, waarbij tijdens de bouw de bestaande N226 en spoorwegovergang zoveel mogelijk gebruikt kan blijven worden.

In overleg met de initiatiefnemers van het Dorpsplan en de toenmalige klankbordgroep is besloten een ontwerpatelier te organiseren, waarin alternatieve oplossingen zijn onderzocht.

Eén van de varianten betreft de 'West variant met gesloten Tuindorpweg'. In deze variant wordt een Bosweg aangelegd om het verkeer van/naar Maarn via de nieuwe noordelijke rotonde naar de N226 en Maarsbergen te leiden. De Tuindorpweg wordt doodlopend en voor het fietsverkeer langs de N226 wordt een aparte fietstunnel onder het spoor aangelegd. Daarnaast worden voor de andere fietsverbindingen drie fietsviaducten aangelegd. De 'West variant met gesloten Tuindorpweg' is na een afweging door gemeenteraad en PS de voorkeursvariant geworden en door PS op 13 maart 2017 vastgesteld.

In december 2018 gekozen de 'West variant met gesloten Tuindorpweg' veel duurder dan aanvankelijk geraamd. Er wordt een extra krediet ter waarde van € 13,2 mln. beschikbaar gesteld door de Provincie Utrecht om de realisatie mogelijk te maken. Onderdeel van het budget is nog steeds de € 2,8 mln. voor de kwalitatieve impuls in Maarsbergen, waar samen met het Q-team en bewoners invulling aan wordt gegeven.

Op 9 december 2020 is het Provinciaal inpassingsplan Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen door Provinciale Staten vastgesteld. Na een korte procedure, heeft de Raad van State op 25 maart 2021 het Provinciaal inpassingsplan de bezwaren onherroepelijk niet-ontvankelijk verklaard. Daarmee is de procedure bij de Raad van State afgesloten. Bij de vaststelling van het Inpassingsplan zijn de moties 'veiligheid voor alles' en 'extra geluid reducerende maatregelen' door provinciale Staten aanvaard. Daarnaast heeft de gemeente een afwijkingsverzoek gedaan, om de snelheid in de onderdoorgang terug te brengen van 60 km per uur naar 50 km per uur.

In april 2021 is de kostenraming voor het project beschikbaar gekomen, inclusief de kwalitatieve impuls (ook wel bovenwettelijke maatregelen genoemd) zijn opgenomen. Belangrijk onderdeel is het Esthetisch Programma van Eisen, waarin deze maatregelen nader zijn uitgewerkt. Conform het advies van het Q-team is onder andere een overkapping met vegetatie nabij de Engweg opgenomen en is een verzoek gedaan aan de Provinciale Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit om de rol als supervisor te vervullen tijdens de uitvoering van het project.

1.2 Doel van het projectplan

Het projectplan dient als leidraad voor de uitvoering van het project en het beheerst behalen van het projectresultaat. Naast een beschrijving van het project wordt omschreven hoe het project aangepakt en beheerst wordt. Het geeft inzicht in de wijze waarop het project door ProRail wordt aangepakt en de wijze waarop het projectmanagement door ProRail is georganiseerd. Het vastgestelde projectplan dient als gezamenlijk referentiekader (tijd, scope, geld en kwaliteit) voor het bewaken van de proces- en voortgang door IenW, Provincie Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug en ProRail.

Het projectplan dient als uitgangspunt van ProRail aan de Provincie Utrecht en de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor de uit te voeren werkzaamheden tijdens de Realisatiefase en is als bijlage onderdeel van de Realisatieovereenkomst tussen Provincie, Gemeente en ProRail.

2 Projectomschrijving

2.1 Klantvraag

Het project 'Sporoerdoorgang N226 Maarsbergen' betreft het verleggen van de N226 in westelijke richting en het aanleggen van een nieuwe spooroerdoorgang ten westen van de dorpskern. De nieuwe N226 sluit aan op een nieuwe rotonde. Via deze rotonde zal het verkeer richting Maarn afgewikkeld worden middels de nieuw aan te leggen Bosweg. De huidige gelijkvloerse spoorwegovergang verdwijnt.

Voor fietsers en voetgangers komt er een nieuwe spooroerdoorgang op de locatie van de huidige overweg. Over de N226 komen een drietal nieuwe fietsbruggen voor doorgaand langzaam verkeer. De Tuindorpweg wordt voor doorgaand gemotoriseerd verkeer afgesloten.

Deze aanpassing betekent een verbetering van de leefbaarheid van de dorpskern omdat het verkeer om de kern wordt heengeleid. De huidige spoorovergang is vaak gesloten en belemmert een snelle doorgang. Met het project wordt de doorstroming op de N226 van en naar de A12 verbeterd en het risico voor filevorming op de N226 verlaagd. Hierdoor kan winst in de reistijd worden gerealiseerd van het woon-werkverkeer. Een betere doorstroming voorziet in een positief effect voor de bereikbaarheid van de Regio Utrecht en verbetert de verkeersveiligheid.

2.2 Projectdoelstellingen

Doelstelling van de minitender en realisatiefase is om binnen de afgesproken planning, kostenefficiënt, conform de eisen en in goede samenwerking met Provincie Utrecht en gemeente Utrechtse Heuvelrug de oerdoorgangen aan te besteden en te realiseren.

Het doel van het project is de huidige en te verwachten knelpunten op het gebied van veiligheid en doorstroming voor zowel het snelverkeer, langzaam verkeer als het spoorverkeer op te lossen door het realiseren van twee spooroerdoorgangen, één voor gemotoriseerd verkeer en één voor niet-gemotoriseerd verkeer ter hoogte van km 56,6 van de spoorweg Utrecht-Arnhem (geocode 035) en het verbeteren van de leefkwaliteit in Maarsbergen.

2.3 Projectfasering

Het project wordt ingericht overeenkomstig het binnen ProRail gehanteerde "Kernproces projecten". Dit omvat een gefaseerde aanpak van projecten die gekenmerkt wordt door heldere besluitvormingsmomenten aan het eind van iedere fase. Het project bevindt zich nu net voor de projectbeslissing. Op het moment dat dit besluit is genomen wordt de stap gezet naar de zogenoemde realisatiefase.



De realisatie en contractering van de realisatie zal worden opgezet conform de aanpak van de TunnelAlliantie. Deze aanpak kenmerkt zich door 5 fases zoals onderstaand benoemd.

1. **Voorfase**, Intake, vraagstelling definitie en PVA Studiefase (**afgerond**)
 2. **Studiefase**, samenstellen van Overdrachtdossier tbv Contractvoorbereiding (**afgerond**).
 3. **Contractvoorbereidingsfase**, Opstellen aanbestedingsdossier en marktconsultatie bij de geselecteerde opdrachtnemers (concurrentie gerichte dialoog). En vaststellen prestatie lijn + eventuele andere EMVI criteria (**fase loopt**)
 4. **Minitenderfase**, start en afronding tender, vaststellen toetsplan en verlenen opdracht aan TunnelAlliantie toetsorganisatie (Arcadis).
 5. **Ontwerp- en realisatiefase**, uitwerken contract door ON tot uitvoeringsontwerp, uitvoeren, opleveren, nazorg (restpunten en onderhoudstermijn indien van toepassing), overdracht aan de beheersorganisatie en decharge.
- Het project bevindt zich nu in fase 3: contractvoorbereidingsfase.

2.4 Projectresultaat

Het project bestaat de komende periode uit de voorbereiding en realisatie van:

- a. Een onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer gesitueerd onder en aan weerszijden van de hoofdspoorweg Utrecht - Arnhem met geocode, 035 ter hoogte van km 56,33;
- b. Een onderdoorgang voor niet-gemotoriseerd verkeer onder en aan weerszijden van de hoofdspoorweg Utrecht - Arnhem met geocode 035 ter hoogte van km 56,52;
- c. Het opheffen van de overweg in de hoofdspoorweg Utrecht - Arnhem met geocode 035 ter hoogte van km 56,53;
- d. De aansluiting van de onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer op de N226 Amersfoort - Leersum ter hoogte van km 58,49 en km 58,85;
- e. De aansluiting van de onderdoorgang voor niet-gemotoriseerd verkeer op de N226 Amersfoort - Leersum ter hoogte van km 58,62 en km 58,85;
- f. De aanpassing van de N226 Amersfoort - Leersum tussen km 58,35 en km 58,85;
- g. De aansluiting van de weg Maarn - Maarsbergen (Tuindorpweg) voor gemotoriseerd verkeer op de N226 Amersfoort - Leersum ter hoogte van km 58,49;
- h. Twee fietsbruggen voor niet-gemotoriseerd verkeer op de weg Maarn - Maarsbergen (Tuindorpweg) en op de Engweg over de onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer heen.
- i. Een fietsbrug voor niet-gemotoriseerd verkeer op de Engweg over de onderdoorgang voor niet-gemotoriseerd verkeer heen;
- j. Twee bushaltes op de N226 Amersfoort - Leersum ter hoogte van km 58,35 met bijbehorende voorzieningen, zoals wordt vastgelegd in het aanbestedingsdossier.
Zie weergave op tekening 1 van de ROK.

2.5 Projectscope

De scope van het project is beperkt tot het gebied dat nodig is om het projectresultaat te behalen.

2.6 Bestaande situatie

Komende vanuit het zuiden vanaf de kluitrotonde bij de A12 kruist de Woudenbergseweg (N226) in de huidige situatie het spoor gelijkvloers en vervolgens de Tuindorpweg / Haarweg in Maarsbergen. Het verkeer op de N226 vanaf de Rijksweg A12 naar het noorden toe is de afgelopen jaren flink toegenomen. De prognoses voor het autoverkeer laten ook naar de toekomst toe een stijging zien. Ook is het treinverkeer de afgelopen jaren toegenomen, waardoor de spoorwegovergang steeds vaker gesloten is. Filevorming en opstopping rond een overweg zorgt tevens voor onveilige situaties.

In de huidige situatie kruist de N226 het spoor ter hoogte van restaurant La Place. De gelijkvloerse kruising van de provinciale weg N226 met de spoorlijn (overweg) is de verbinding voor al het verkeer. Het oostelijk deel van de overweg bestaat uit een vrij liggend fietspad met eigen spoorbomen die het pad geheel afsluiten. Ten noorden van de overweg begint een voetpad dat met het fietspad meeloopt naar de kerk. Ten noorden van de overweg begint ook de bebouwde kom van Maarsbergen, waar 50 km/u de maximumsnelheid is.

Ten noorden van de spoorlijn kruist de N226, die ter plaatse Woudenbergseweg heet, de Haarweg / Tuindorpweg. Op dat kruispunt regelen verkeerslichten de doorstroming. Ten noorden van deze kruising takt aan de oostzijde van de Woudenbergseweg een parallelweg af die de percelen aan de oostzijde van de Woudenbergseweg ontsluit. De maximum snelheid op de parallelweg is 30 km/u.



Figuur 1: Huidige situatie spoorwegovergang N226 Woudenbergseweg in Maarsbergen



Figuur 2: Dorpskerk Maarsbergen op hoek Woudenbergseweg N226 en Haarweg



Figuur 3 aanzicht kruising spoorwegovergang N226 kijkend richting noorden



Figuur 4 carpool parkeerplaats aan zuidzijde plangebied

2.7 Gewenste situatie

Na realisatie van de 'West variant met gesloten Tuindorpweg' is de spoorovergang verdwenen en zijn er twee onderdoorgangen gerealiseerd, één voor gemotoriseerd verkeer met een doorrijhoogte van 4,6 meter en één voor het (brom-) fietsverkeer en voetgangers met een doorrijhoogte van 2,6 meter. De toe- en afritten van beide tunnelbakken sluiten aan de zuidzijde aan op de bestaande kluifrotonde.

De tunnelbak voor fietsers en voetgangers komt op de locatie van de huidige overweg, de tunnelbak voor gemotoriseerd verkeer ligt ten westen daarvan. Deze weg wordt de nieuwe N226 met een ontwerpsnelheid van 60 km/u, maar met een maximum snelheid van 50 km/u. Aan de noordzijde sluit deze aan op de aan te leggen rotonde. De zuidelijke grens van de bebouwde kom Maarsbergen wordt verplaatst naar de aansluiting op de kluifrotonde. Vanaf de nieuwe rotonde heeft de omgelegde N226 een verbinding met het noordelijke deel van de N226 richting Woudenberg (50 km/u) en het zuidelijke deel van de Woudenbergseweg, waar een maximum snelheid van 30 km/u gaat gelden. De Tuindorpweg is afgesloten voor het autoverkeer en loopt dood. Voor de afwikkeling van verkeer richting Maarn is een nieuwe weg aangelegd, de Bosweg, waar de maximum snelheid 60 km/u zal zijn. De grens voor de bebouwde kom van de nieuwe weg zal bij de aansluiting op de rotonde liggen. Voor het (brom-)fietsverkeer en voetgangers zijn nieuwe fietsviaducten gerealiseerd over de onderdoorgang voor het snelverkeer.

De huidige overweg wordt gesaneerd alsof deze nooit heeft bestaan. Bovenleiding wordt aangepast en de spoorbeveiliging wordt aangepast aan de nieuwe situatie. De Engweg wordt omgelegd ten behoeve van bereikbaarheid van de aanliggende woningen en bedrijven. Het fietspad naar de Engweg gaat vanaf de kluifrotonde via een (nieuwe) fietsbrug over de fietstunnelbak.



Figuur 5 voorlopig ontwerp (versie: 4.0, status: definitief, d.d. 1 september 2021)

2.8 Relatie met andere projecten

- Direct grenzend aan het projectgebied is er in de spoorse omgeving een raakvlak met het project Ontwikkeling Grote Bloemenheuvel. Hier is mogelijk sprake van een logistiek raakvlak.
- Bij de provincie start de voorbereiding voor de aanpassing van de rotonde N224/N226 onder Woudenberg met een fietstunnel onder de N224. Binnen dat project zal bij een eventuele gelijktijdige realisatie uitdrukkelijk rekening gehouden worden met de realisatie van dit project.
- Na de openstelling van de autoverkeerstunnel zou de VRI op de noordelijke afrit van de A12 volgens een overeenkomst tussen RWS/provincie en gemeente verwijderd moeten worden. De noodzaak/ wens wordt in 2023/2024 opnieuw verkeerskundig bekeken.
- Voor 2026 staat voorsnog groot onderhoud gepland voor de N226 ten zuiden van de kluirotonde.

3 Projectaanpak

3.1 Werkwijze

In de uitvoeringsfase en opleveringsfase heeft ProRail namens de Provincie Utrecht en de gemeente Utrechtse Heuvelrug de regie. Conform de TunnelAlliantie aanpak hebben de Provincie Utrecht en gemeente Utrechtse Heuvelrug een overdrachtdossier aan ProRail geleverd waarna dat is goedgekeurd door ProRail. Op basis hiervan wordt een uitvraag opgesteld voor het contracteren van het IB en is het de basis van het aanbestedingsdossier t.b.v. de minitender.

3.2 Beslismomenten en producten

ROK (Realisatieovereenkomst) ambtelijk akkoord	juli 2022
ROK bestuurlijk akkoord en getekend	medio oktober 2022
Gunning realisatiecontract	maart 2023
Onderdoorgangen in gebruik	Q3 2026*
Oplevering gehele werk	Q4 2026
Mijlpaal Administratief gereed (MAG)	juni 2027
Decharge	2027

* TVP's zijn aangevraagd in het masterplan. Exacte jaarverdeling van TVP's voor 2026 vindt plaats eind 2024/begin 2025 in overleg met vervoerders. Zodoende kan nu nog niet gesteld worden wanneer het werk exact kan worden opgeleverd.

3.3 Contracten en uitvoering

Voor de start van de realisatiefase worden de volgende contracten afgesloten:

1. **Contract realisatie:** Contractvorm Bouw is UAV GC met het kader van de TunnelAlliantie. Het gaat hier om de partij die het werk buiten realiseert.
2. **Contract uitvoeringsbegeleiding:** in dit contract wordt een ingenieursbureau gecontracteerd die bouwmanagement ondersteunt in het toetsen van plannen en werkzaamheden buiten.
3. **Contract Loxia:** dit is een contract met een partij die ervoor zorg draagt dat alle spoorse wijzigingen ook goed worden gedocumenteerd en worden vastgelegd in spoorse systemen.

Het eerste contract (contract realisatie) wordt volgens de TunnelAlliantie aanpak in een minitender op de markt gezet. Onderdeel hiervan is dat het aanbestedingsdossier, zoals dat in de contract voorbereidingsfase door ProRail, gemeente Utrechtse Heuvelrug en Provincie Utrecht is opgesteld en vastgesteld, wordt aangeboden aan de geselecteerde opdrachtnemers. Deze opdrachtnemers krijgen de kans het dossier te reviewen wat de kwaliteit van het dossier ten goede komt. Na deze reviewperiode start de werkelijke aanbesteding. Het minitender proces bestaat uit de volgende stappen:

- Startbijeenkomst met geselecteerde opdrachtnemers.
- Aanbieden aanbestedingsdossier aan opdrachtnemers.
- Beantwoorden van vragen van opdrachtnemers (via Nota's van Inlichtingen).
- Beoordeling van inschrijvingen.
- Behandeling voorgenomen gunning in Tenderboard Projecten.
- Sluiten van een overeenkomst met de winnende opdrachtnemer.

Over de genoemde stappen zal gemeente Utrechtse Heuvelrug en de Provincie Utrecht in het Extern Project Team (EPT) geïnformeerd worden. Voor gunning zal ook toestemming worden gevraagd aan de Gemeente en Provincie. Tevens wordt Provincie Utrecht betrokken bij de dialoogrondes en nota's van inlichtingen.

De tendermanager van ProRail is verantwoordelijk voor het proces van de Minitender. Richtlijn hiervoor is de aanbestedingsleidraad voor projecten die onder de programma-erkenning voor de TunnelAlliantie wordt uitgevraagd en onderdeel uitmaakt van de gesloten ROK.

3.4 Veiligheid en milieu

Om de veiligheid van het spoorwegsysteem te borgen, heeft ProRail een Veiligheid Management Systeem (VMS). Wijzigingen van techniek, operatie of organisatie kunnen tot gevolg hebben dat het niveau van veiligheidsrisicobeheersing verandert (positief dan wel negatief). Om verslechtering te voorkomen is het noodzakelijk wijzigingen te toetsen op de impact op veiligheid en vast te stellen óf en welke aanvullende maatregelen nodig zijn om deze risico's te mitigeren. Ook voor dit project wordt een beoordeling op veiligheid-gerelateerd-zijn en de belangrijkheid van de wijziging uitgevoerd.

Met het oog op de omgevingsimpact van het project wordt in het realisatiecontract ook rekening gehouden met het opstellen en uitvoeren van een BLVC plan.

3.5 Duurzaamheid

Het doel van de toepassing van de Aanpak Duurzaam GWW in het project is om de duurzaamheidsambities van de primaire stakeholders Provincie Utrecht, ProRail en gemeente Utrechtse Heuvelrug te vertalen naar concrete (ontwerp)maatregelen en acties. Het doel van de Green Deal 2.0 is om duurzaamheid in 2020 als integraal onderdeel van GWW-projecten mee te nemen. Met de Green Deal spreken de ondertekenaars af langdurig samen te werken aan duurzaamheid, met als doel meer circulair te zijn en de klimaatdoelstellingen van Nederland te behalen. Dit moet worden bereikt door onder anderen het primaire grondstoffengebruik te verminderen van 50% in 2030 en een CO2 reductie van 20% ten opzichte van 1990 te bereiken.

Voor wat betreft duurzaamheid in dit project worden diverse maatregelen genomen. Hierbij valt te denken aan:

1. Bevorderen van de biodiversiteit.
2. Toepassen natuurvriendelijke verlichting van de weg.
3. Toepassen beplanting voor afvangen fijnstof en het verbeteren van de luchtkwaliteit.
4. Toepassen innovatieve oplossingen om geluidshinder te verminderen.
5. Bewuste Bouwers.
6. Functioneel specificeren.
7. Toepassen DuboCalc.
8. Werken conform APV, met uitzondering van geplande werkzaamheden in het weekend.
9. Ruimte voor initiatieven omgeving zoals gedefinieerd in het Esthetisch Programma van Eisen en het beplantingsplan.
10. Samenwerking met lokale organisaties.
11. Voorlichting op scholen.
12. Verkeersinformatie tijdens realisatie.

3.6 Omgevingsmanagement - Conditioneren

De Provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de conditionering. ProRail heeft een review gedaan op alle uitgevoerde onderzoeken. De Provincie heeft ervoor zorg gedragen dat de conditionering onderdeel is van de aanbestedingsstukken. In de uitvoeringsfase levert de afdeling Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed (LJV) advies en zal de afdeling LJV haar bijdrage leveren bij de overdracht aan beheer ProRail. De omgevingsmanager van LJV heeft hierin een coördinerende rol.

3.7 Omgevingsmanagement – stakeholder management

ProRail draagt zorg voor de (omgeving)communicatie in overleg met Provincie Utrecht en gemeente Utrechtse Heuvelrug. Een communicatieadviseur van ProRail is toegevoegd aan het projectteam.

Daarbij geldt voor de realisatiefase dat de te contracteren opdrachtnemer wordt gevraagd een gekwalificeerde omgevingsmanager te leveren. Hij of zij werkt samen met de omgevingsmanager van de Provincie en Gemeente. In het aanbestedingsdossier dat door zowel Gemeente als Provincie wordt getoetst zijn hierover eisen opgenomen. In de realisatiefase ligt de regie voor de communicatie bij de opdrachtnemer.

Communicatie rond de belangrijke mijlpalen en besluitmomenten gebeurt namens de gezamenlijke partijen (gemeente Utrechtse Heuvelrug, Provincie Utrecht en ProRail). Voorafgaand aan de communicatie vindt afstemming plaats tussen de omgevingsmanager van de opdrachtnemer en de omgevingsmanagers/communicatieadviseurs van de drie partijen. Dit kan plaatsvinden in het Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) overleg.

3.8 Overeenkomst

ProRail, gemeente Utrechtse Heuvelrug en Provincie Utrecht zullen een realisatieovereenkomst (ROK) afsluiten waarin onder andere afspraken worden vastgelegd over tijd, geld, risico's en beheer. Deze overeenkomst is voorwaardelijk voor het van start gaan van de minitender. Zoals benoemd in hoofdstuk 3.3.

4 Organisatie

4.1 Samenwerking met de opdrachtgever

De Provincie Utrecht, ProRail en de Gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn een samenwerking aangegaan in dit project. De samenwerking is goed, partijen en personen weten elkaar goed te vinden. De samenwerking met Provincie Utrecht en de Gemeente Utrechtse Heuvelrug wordt voortgezet vanuit de planuitwerking met hetzelfde projectteam. Het projectteam van ProRail wordt aangevuld met een bouwmanager, bouwcoördinator en een tendermanager.

4.2 Projectorganisatie

Gedurende de realisatiefase zal ProRail in de lead zijn voor het contracteren en realiseren van het werk. Daarbij vindt op reguliere basis afstemming plaats met de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de Provincie Utrecht. Middels een kwartaalrapportage zal worden gerapporteerd over de voortgang van het project.

Het ProRail projectteam bestaat uit te volgende teamleden:

- projectmanager;
- projectcoördinator;
- projectcontroller;
- projectanalist;
- railsystemengineer;
- planontwikkelaar;
- tendermanager;
- kostendeskundige;
- omgevingsmanager;
- bouwmanager;
- bouwcoördinator.

Incidenteel kunnen andere specialisten worden aangesloten wanneer dit nodig blijkt te zijn.

Vertegenwoordiging externe partijen:

De Provincie Utrecht wordt vertegenwoordigd door:

- projectleider;
- projecteider Realisatie;
- omgevingsmanager;
- ambtelijk opdrachtgever;
- provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit;
- Gedeputeerde.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug wordt vertegenwoordigd door:

- Projectleider;
- ambtelijk opdrachtgever;
- communicatieadviseur;
- Wethouder.

4.3 Overlegstructuur

De benodigde overleggen betreffen:

- Intern Project Team (IPT) overleg;
Frequentie: 1 x mnd.
Aanwezig: ProRail projectteam.

- Extern Project Team (EPT) overleg.
Frequentie: 1x per 6 weken.
Inhoud: Overleg met opdrachtgever omwille van voortgang geld en tijd / risico's / informatie / kwaliteit, eventuele issues, VTW's, etc.
Aanwezig:
ProRail (projectmanager, projectcoördinator en/of bouwcoördinator, railsystemengineer, bouwmanager en ad hoc de planontwikkelaar).
Provincie Utrecht (projectleider, ad hoc (technisch en/of financieel) adviseur)
Gemeente Utrechtse Heuvelrug (projectleider, ad hoc adviseur)

- Kwartaaloverleg.
Bespreken IBR (interne bouwmanagement rapportage) 2 weken voor EPT.
Inhoud: Voortgang van project rapporteren, financiële stand van zaken doornemen, etc.
Frequentie 1x per kwartaal.
Aanwezig: bouwmanager en projectmanager ProRail.

- Voortgangsoverleg (met opdrachtnemer).
Frequentie: 4-wekelijks.
Inhoud: Voortgang rapporteren van opdrachtnemer naar ProRail, financiële stand van zaken, etc.

- Technisch overleg.
Frequentie: 2-wekelijks.
Inhoud: Eventuele technische (inhoudelijke) issues bespreken.

- Overleg Toetsende organisatie (op basis van proces TA).
Frequentie: maandelijks en voor het voortgangsoverleg uit.
Inhoud: Kwaliteit/ kwantiteit toetsen en eventuele bijsturing.

- Contractoverleg / VTW-overleg.
Frequentie: Eens per 6 weken.
Inhoud: een overleg over (complexe) VTW's wanneer nodig.
Aanwezig: ProRail bouwmanager, opdrachtnemer en projectleider Provincie Utrecht (ad hoc)

- Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) overleg en omgevingscommunicatie.
Frequentie: 1x per 3 weken. Frequentie gedurende het werk bepalen.
Inhoud: communicatie, omgevingshinder, etc.
Aanwezig: omgevingsmanager Provincie Utrecht, communicatieadviseur gemeente Utrechtse Heuvelrug

Omgevingsmanagers of communicatieadviseur opdrachtgever / ProRail / Provincie / Gemeente

- Ambtelijke stuurgroep.
projectmanager ProRail, ambtelijk opdrachtgever Provincie Utrecht, projectleider Provincie Utrecht, ambtelijk opdrachtgever gemeente Utrechtse Heuvelrug (I&W agendalid), projectleider Gemeente.
Frequentie: 4x jaar, gelijk aan stuurgroep. Zo nodig vaker bij escalatie.
Inhoud: voorbereiding op de Stuurgroep.
In geval van escalatie zullen leden van de ambtelijke stuurgroep benaderd worden t.b.v. snelle besluitvorming.
- Stuurgroep (bestuurlijk).
Regiodirecteur ProRail, gedeputeerde Provincie Utrecht, wethouder gemeente Utrechtse Heuvelrug, aangevuld met de leden van de ambtelijke stuurgroep.
Frequentie: 2x jaar. Zo nodig vaker bij escalatie.
Inhoud: informeren over voortgang: tijd / geld / risico's, besluitvorming bij eventuele escalatie-onderwerpen.

4.4 Escalatie

Binnen ProRail wordt in geval van escalatie de reguliere lijn van projectmanager naar regiodirecteur gevolgd (evt. ook gebiedstafel). Binnen de Provincie Utrecht en gemeente Utrechtse Heuvelrug zal, vanuit de projectleider, naar de ambtelijk opdrachtgever worden geëscaleerd. Mocht het daarbij noodzakelijk zijn dan kan het bestuurlijk overleg worden geraadpleegd. In dit overleg zit de regiodirecteur ProRail, gedeputeerde Provincie Utrecht en wethouder gemeente Utrechtse Heuvelrug.

5 Planning en Risico's

5.1 Planning

De ProRail projectanalist zal op basis van de projectmijlpalen en de planning van de opdrachtnemer de overall planning beheren en bewaken.

Startdatum contract realisatie:	Q1 2023
Oplevering:	Q4 2026*
Einddatum contract realisatie:	Q2 2027

* TVP's zijn aangevraagd in het masterplan. Exacte jaarverdeling van TVP's voor 2026 vindt plaats eind 2024/begin 2025 in overleg met vervoerders. Zodoende kan nu nog niet gesteld worden wanneer het werk exact kan worden opgeleverd.

5.2 Risico's

Het projectteam heeft de initiële contractrisico's geïdentificeerd en vastgelegd in het risicodossier. Specifieke risico's in de uitvoering zullen samen met de toetsorganisatie en de opdrachtnemer worden vastgesteld en daar waar nodig aangevuld worden aan het risicodossier. Hierdoor zal bij aanvang van de uitvoering een compleet risicodossier ten grondslag liggen aan het toetsplan.

Risico gestuurde kwaliteitsborging betreft het risico gestuurd controleren, toetsen en auditeren van risico's welke in de contractvoorbereiding worden voorbereid en bij aanvang van de uitvoering worden vastgesteld.

Voor dit project wordt de TunnelAlliantie toetsorganisatie gecontracteerd om deze controles uit te voeren, ter ondersteuning van de bouwmanager. De TIS, welke tbv de verzekerde garantie een verklaring zal moeten afgeven zal door de opdrachtnemer gecontracteerd en getoetst worden door de toetsorganisatie.

Daarnaast is er aan dit contract een prestatielijn gekoppeld. Dit maakt dat opdrachtnemer zich er ter degen van bewust is dat er "meer" van de opdrachtnemer wordt verwacht/gevraagd. Het betreft een van de methodieken om het werk te beoordelen. Om eventuele (communicatie)misverstanden te voorkomen, zal er aan de voorkant van het project een overleg plaatsvinden om eventuele onduidelijkheden e/o discussiepunten te tackelen in een pril stadium zodat daar achteraf geen discussie over zal zijn/komen. De prestatielijn maakt deel uit van het voortgangsoverleg waarbij dus maandelijks de voortgang wordt bewaakt.

Aanvullend zal opdrachtgever gedurende het project dit proces blijven monitoren en daar, waar nodig, op- of afschalen. Tevens zal opdrachtgever risicosessies hebben. Dit zal in beginsel 1 keer per kwartaal zijn. Niet alleen het bouwproces en de bouw zal worden gemonitord, maar ook allerhande raakvlakken, externe factoren en stakeholders.

6 Projectkosten

6.1 Kostenraming

De verwachte investeringskosten voor dit project zijn in september 2021 geraamd. De kosten zijn als volgt opgebouwd.

Voor de start van de minitender wordt een integrale toets gedaan op de financiële haalbaarheid van het werk.

6.2 Projectbudget

Er wordt een totaal budget beschikbaar gesteld van € 50.406.146,-. Dit is als volgt opgebouwd:

Financier	Bedrag	Prijspeil
Bijdrage Provincie Utrecht	€ 18.924.000,-	(excl. BTW p.p.2018)
Vaste en éénmalige bijdrage ProRail PEAT	€4.757.402,-	(excl. BTW p.p.2021)
Vaste en éénmalige bijdrage ProRail bouwkosten incl. onvoorzien	€24.224.744,-	(excl. BTW p.p.2021)
Vaste en éénmalige bijdrage Gemeente	€ 2.500.000,-	(excl. BTW)
Totaal	€50.406.146,-	(excl. BTW)

6.3 Financieringsafspraken

Financiering zal plaatsvinden conform afspraken zoals deze in de ROK zijn verwoord.

6.4 Toekomstige beheer- en onderhoudskosten

De afspraken met betrekking tot het beheer en onderhoud van de onderdoorgangen alsmede de daarmee gemoeide kosten zijn vastgelegd in de realisatieovereenkomst.

7 Projectbeheersing

7.1 Scopemanagement

ProRail voert de regie over de tender van de realisatie van het project. Basis voor deze werkzaamheden is de Realisatieovereenkomst (ROK) realisatiefase, waarin het budget voor de opdracht van de Provincie Utrecht en gemeente Utrechtse Heuvelrug aan ProRail vastligt. Gedurende deze fasen kan een noodzaak ontstaan tot het wijzigen van de scope van de overeenkomst tussen Provincie Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug en ProRail dan wel de overeenkomst met de opdrachtnemer.

Indien ProRail gevraagd wordt niet voorziene werkzaamheden uit te voeren, zal ProRail dit per omgaande aan de Provincie Utrecht en gemeente Utrechtse Heuvelrug melden en wordt een afspraak gemaakt over de invulling en opdrachtverlening van deze scopewijziging. Indien overschrijding van de begroting dreigt, zal ProRail dit tijdig vooraf met de Provincie Utrecht en de Stuurgroep (zie artikel 17 lid 9 ROK) bespreken en een VTW (en/of offerte) uitbrengen voor de aanvullende werkzaamheden.

7.2 Financieel management

Medewerkers binnen ProRail die werkzaamheden voor dit project verrichten, verantwoorden de uren in het urenregistratiesysteem van ProRail. Hiermee is steeds inzicht beschikbaar in de actuele bestedingen ten laste van het opdrachtbudget. Intern wordt periodiek bewaakt welke uren zijn besteed en hoe zich dit verhoudt ten opzichte van de scope van de werkzaamheden, het opdrachtbudget en de cashflowprognose. Afwijkingen worden in het IPT besproken en zo nodig bijgestuurd. De stand van zaken van de bestedingen wordt gerapporteerd in de kwartaalrapportage. Indien daartoe aanleiding bestaat zal ProRail de afwijkingen in de cashflowprognose tussentijds aan de Provincie Utrecht en gemeente Utrechtse Heuvelrug melden.

Wijzigingen (scope wijzigingen, kosten vergoedingen, etc.), in opdracht aan de opdrachtnemer, worden gemanaged via VISI. De Provincie Utrecht en de gemeente Utrechtse Heuvelrug als zijnde opdrachtgever ontvangt van ProRail toegang tot dit systeem met de rol 'Adviseur' voor de volgende wijzigingen:

- Scope wijzigingen welke door opdrachtgever in het project worden gebracht.
- Wijzigingen van of een kostenvergoeding op basis van de overeenkomst met de opdrachtnemer van meer dan € 50.000,-. M.u.v. wijzigingen of kostenvergoedingen welke noodzakelijk zijn om de door de opdrachtnemer geplande werkzaamheden tijdens een buitendienststelling uit te kunnen voeren of andere spoedeisende gevallen.

Partijen spannen zich in om het Werk binnen het Projectbudget te realiseren waarbij geldt dat wanneer de som van opgedragen en verwachte contractwijzigingen 25%, 50%, 75% en 90% van de post onvoorzien bedraagt, dit door ProRail expliciet wordt gemeld aan Provincie Utrecht en de Stuurgroep.

7.3 Planningsmanagement

Voortgang van de werkzaamheden wordt besproken en bewaakt in het Extern Project Team (EPT)-overleg tussen Provincie Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug en ProRail. Intern ProRail wordt de planning van de eigen werkzaamheden bewaakt via het IPT-

overleg. Hiertoe is ondersteuning voorzien van een projectanalist, die de planning bewaakt en daarnaast ook de overall planning van het project vormgeeft en bijhoudt.

7.4 Kwaliteitsmanagement

Intern ProRail wordt van het projectteam verwacht dat primair iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid neemt in de te realiseren producten. Uitgangspunten hierbij zijn:

- Voor ieder product is een verantwoordelijke benoemd.
- Iedere medewerker is bekwaam in het opstellen van de gevraagde producten.

Door het nemen van de eigen verantwoordelijkheid wordt van iedere projectmedewerker verwacht dat voor aanvang van zijn of haar werk de uitgangspunten, randvoorwaarden en benodigde input bekend en duidelijk zijn. Een medewerker stelt zelf vast of het resultaat voldoet aan eerdergenoemde en geeft antwoord op de vraagstelling. De medewerker draagt zelf zorg voor een tijdige aanlevering van het resultaat.

De kwaliteit van de door ProRail op te stellen producten wordt daarnaast bewaakt door een consequent en zorgvuldig vierogen principe. Producten worden niet eerder door de projectmanager vrijgegeven dan dat zij door een of meer collega's projectteamleden zijn geverifieerd. De opsteller van het document regelt zelf deze collegiale toets.

Eindproducten voor het project, zoals de realisatieovereenkomst (ROK, het aanbestedingsdossier en de kostenraming worden naast de interne toets ook aan een externe review onderworpen. Dit houdt in dat de Provincie Utrecht en de gemeente Utrechtse Heuvelrug in de gelegenheid worden gesteld het document voor vrijgave te reviewen en eventueel commentaar kenbaar te maken.

7.5 Risicomanagement

ProRail voert risicomanagement uit conform een eerder opgesteld risicomanagementplan. Doel van dit plan is:

- Een project specifieke invulling te geven aan het risicomanagementproces.
- Het afstemmen van de taken, de verantwoordelijkheden en de verwachtingen van het risicomanagement met het projectteam, het lijnmanagement en de stakeholders.

Het projectteam heeft zodoende de initiële risico's geïdentificeerd en vastgelegd in het risicodossier. De top 5 risico's zijn als volgt:

Risico	Score	Gevolg	Beheersmaatregel
Inschrijvingen zijn hoger dan geraamd in het projectbudget	H	Aanpassen projectbudget	Aanbesteden middels de erkenningsregeling TA. Voorafgaand aan de minitender hebben 5 opdrachtnemers dan al het dossier beoordeeld.
Buitendienststelling spoor niet in tijd gehaald	H	- Imagoschade - Grote vertraging project door aanvraag nieuwe TVP	- Zoveel mogelijk buffer op kritieke pad (planning OG): maakbaar en haalbaar - Planning vastleggen K&L CAT 2 (PU) - Alle conditionerende onderzoeken vooraf uitgevoerd hebben - In transitiefase Arcadis hebben zij geconstateerd dat onderbouwing onvoldoende is en zij zullen dit nader uitwerken: toetsing planning en TVP planning
Geen Realisatieovereenkomst (ROK) voor start aanbesteding	M	- Zonder ROK wordt niet gestart met de aanbesteding - Project wordt gestopt	Opstellen annotatie voor overleg met I&W over risicoverdeling
Verkeersbesluit (Gemeente) niet tijdig geregeld voor de Bosweg	M	Werk vertraagt omdat de omrijdroute waarvoor de Bosweg benodigd is later beschikbaar is	Passagehavens inrichten
Geen (geldige) inschrijvingen voor de aanbesteding	M	Vertraging door nieuwe en aangepaste aanbestedingsstukken en aanbestedingsprocedure	Aanbesteden middels de erkenningsregeling TA. Voorafgaand aan de minitender hebben 5 opdrachtnemers dan al het dossier beoordeeld.

7.6 Voortgang Rapporteren

Per kwartaal wordt een kwartaalrapportage geleverd. Hierin is de financiële stand van zaken en de actuele prognose opgenomen en worden risico's ten aanzien van de inhoud of voortgang van de werkzaamheden gerapporteerd. De kwartaalrapportage wordt met de Provincie Utrecht en gemeente Utrechtse Heuvelrug besproken in de reguliere Externe Project Team overleggen (EPT). Doelstelling is de rapportage in de derde week van het nieuwe kalenderkwartaal op te leveren en daarna met de projectmanager van de Provincie Utrecht en de gemeente Utrechtse Heuvelrug vast te stellen en te ondertekenen.

Richting het Ministerie van I&W zal worden gerapporteerd conform het DVR model dat ProRail in de regel hanteert bij werken in opdracht van het ministerie. Deze rapportage zal ieder half jaar worden verstrekt.

7.7 Contractmanagement

Alle projecten binnen het programma TunnelAlliantie worden aanbesteed in een minitender onder de raamovereenkomst TunnelAlliantie. De minitender betreft een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande aankondiging volgens het Aanbestedingsreglement van ProRail dat geldend is op het tijdstip dat de raamcontractanten worden uitgenodigd om een aanbieding in te dienen in het kader van de minitender. De overeenkomst is een basisovereenkomst met vraagspecificatie op basis van UAVgc en de specifieke voorwaarden minitender. ProRail streeft naar een uniforme en risico gestuurde invulling van het contractmanagement om zodoende voorspelbaar en professioneel te acteren naar opdrachtnemers en initiatiefnemers.

In het programma TunnelAlliantie wordt uitgegaan van taken en verantwoordelijkheden van partijen conform de definitie in contractdocumenten. Primair is de opdrachtnemer verantwoordelijk voor het voldoen aan de contractverplichtingen. ProRail voert geen dagelijks toezicht of uitvoeringsbegeleiding in de uitvoering van projecten, maar toetst risico gestuurd op basis van een steeds actueel risicodossier.

1. Contractmanagement binnen de TunnelAlliantie is gebaseerd op de onderstaande acht pijlers: scope management, de bouwmanager en de railsystemengineer zijn namens de projectmanager gedelegeerd verantwoordelijk voor dat de scope van het werk zo goed en functioneel mogelijk beschreven wordt in het op te stellen contract. Waar naast aandacht voor de beschreven scope ook aandacht is voor de maakbaarheid. Hierdoor is het mogelijk dat de beschreven scope- en/of systeemgrenzen van de scopebeschrijving uitgebreid moeten worden in verband met bijvoorbeeld bovenleidinggroepen, inzet plaatsen, etc.
2. Stakeholdermanagement, gedurende de voorbereiding en uitvoering blijvend aandacht hebben en houden voor alle stakeholders.
3. Projectadministratie, constant inzichtelijk hebben van de financiële stand van het project en de voorgestelde financiële wijzigingen.
4. Relatiemanagement, het opbouwen en onderhouden van een goede relatie met zowel de opdrachtnemer als de bepalende stakeholders (toekomstig eigenaar/beheerder/financiers). Hierdoor kunnen potentiële problemen vroegtijdig herkent en tijdig worden opgelost;
5. Kwaliteitsmanagement, door middel van validatie, verificatie en het uitvoeren van risico gestuurde toetsen wordt de betrouwbaarheid en kwaliteit van de overeengekomen scope geborgd;
6. Rechtmatigheid van betalingen en wijzigingen, alle betalingen worden volgens het zogenaamde 4-ogen principe vrijgegeven. Betalingen worden achteraf gedaan nadat de prestatie hiervoor aantoonbaar is geleverd. Ingediende wijzigingen worden eerst getoetst op wenselijkheid (is het wijzigingsvoorstel 'nice to have' of 'need to have?'), dan op rechtmatigheid. Pas als beide toetsen positief zijn beoordeeld wordt een wijziging in behandeling genomen en worden de ingediende kosten getoetst, waarna de opdracht wordt verstrekt.
7. Contractbeëindiging, contractbeëindiging kan pas plaats vinden nadat de volledige scope is gerealiseerd en alle hierbij behorende opleverbescheiden zijn getoetst en

geaccepteerd. Conform de UAVgc gaat terstond na oplevering de eventuele onderhoudsperiode in voor die onderdelen die bij de oplevering zijn geaccepteerd. In uitzondering hierop gaat de eventuele onderhoudsperiode ook in nadat een onderdeel van de scope vervroegd in gebruik genomen is en hiervoor in aanmerking komende onderhoudselementen onderdeel van zijn. Een voorbeeld hiervan zijn installaties welke na een buitendienststelling in gebruik worden genomen.

8. Resultaten en evaluatie, gedurende de periode waar dit projectplan op van toepassing is zal regelmatig geëvalueerd worden, ten minst na elke procesmijlpaal. Het resultaat van deze evaluatie zal met de bepalende stakeholders (financiers) gedeeld worden.

VISI

VISI is een afsprakenstelsel voor de digitale uitwisseling van formele communicatie. Het doel van VISI is om de transparantie en traceerbaarheid van het bouwproces te vergroten en hiermee de kwaliteit en efficiency te verhogen. De VISI-standaard beschrijft verantwoordelijkheden, interacties en workflow tussen actoren in een bouwproject gedurende alle bouwfases. Een in VISI verstuurd bericht wordt automatisch van een digitale handtekening voorzien. Naast de ProRail projectteamleden zal ook de Provincie Utrecht in een adviserende rol toegang krijgen tot VISI. Hierdoor kunnen relevante wijzigingen, ingediend door de opdrachtnemer, en scopewijzigingen ingediend door de opdrachtgever, namens Provincie Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug en/of ProRail, inzichtelijk en traceerbaar gemanaged worden.

7.8 Raakvlakmanagement

- Direct grenzend aan het projectgebied is er in de spoorse omgeving een raakvlak met het project Ontwikkeling Grote Bloemenheuvel. Hier is mogelijk sprake van een logistiek raakvlak.
- Bij de provincie start de voorbereiding voor de aanpassing van de rotonde N224/N226 onder Woudenberg met een fietstunnel onder de N224. Binnen dat project zal bij een eventuele gelijktijdige realisatie uitdrukkelijk rekening gehouden worden met de realisatie van dit project.

7.9 Overdrachtsmanagement

Het proces Overdrachtsmanagement heeft als doel om afspraken te maken met de toekomstig beheerders. Voor deze afspraken wordt verwezen naar de realisatieovereenkomst (ROK).

In de contractvoorbereidingsfase worden gedetailleerde afspraken gemaakt en vastgelegd in de objectovereenkomst beheer- en onderhoudsfase. Tevens worden gedetailleerde afspraken gemaakt over de gewenste overdrachtsinformatie aan het einde van de realisatiefase, ter verwerking in het aanbestedingsdossier.

Intern ProRail wordt gebruik gemaakt van de procedure PRC00055 die de samenwerking van het projectteam met de beheerorganisatie ProRail AM regelt. In de contractvoorbereidingsfase is voorzien dat het aanbestedingsdossier door ProRail AM wordt gereviseerd en waar nodig aangepast, waarna de acceptatie van het dossier wordt vastgelegd in protocol PRC00055-D.

In de realisatiefase zijn de volgende stappen voorzien:

- ❖ Toetsing en acceptatie van het definitieve ontwerp van de projectonderdelen die in eigendom/beheer/onderhoud komen van provincie en/of gemeente.
- ❖ Protocol PRC00055-F: toetsing en acceptatie van het uitvoeringsontwerp van de opdrachtnemer.
- ❖ Protocol PRC00055-G: ter beschikking stelling van het werkterrein (op de spoorbaan).
- ❖ Protocol PRC00055-I: voorlopige overdracht, bij indienststelling van de sporen aan het einde van de buitendienststelling.
- ❖ Protocol PRC00055-J: décharge project, na oplevering, afhandeling restpunten en oplevering van het overdrachtdossier / opleverdossier (gesplitst over de drie beheerorganisaties).

Daarnaast wordt bij significante wijzigingen het wijzigingsprotocol PRC00055-H gehanteerd

Overdracht van assets naar gemeente Utrechtse Heuvelrug en Provincie Utrecht zal plaatsvinden op onderdelen zoals benoemd in de realisatieovereenkomst (ROK).

7.10 Documentmanagement

Alle belangrijke projectdocumenten worden geregistreerd in het projectdossier in SharePoint en in VISI. Het ProRail projectdossier is alleen toegankelijk voor interne medewerkers. Ieder projectteamlid is verantwoordelijk voor het opslaan van de door hem/haar gecreëerde documenten / ontvangen belangrijke correspondentie (inclusief mailberichten) over het project in het projectdossier. De projectcoördinator is namens de projectmanager gedelegeerd verantwoordelijk voor het gehele projectarchief. Dit houdt o.a. in het regelmatig controleren van de volledigheid van het projectdossier en het nakomen van de interne procesafspraken voor documentbeheersing door de projectteamleden. De projectcoördinator is het aanspreekpunt voor de externe projectorganisatie en stakeholders voor het verstrekken van documenten (bijvoorbeeld voor review of besluitvorming).

Tijdens de uitvoeringsfase wordt alle formele correspondentie met de opdrachtnemer geregistreerd en afgehandeld via VISI. Dit omvat bijvoorbeeld de acceptatiedocumenten, formele verslaglegging, contractwijzigingen, afwijkingen en termijnstaten. VISI is toegankelijk voor de opdrachtnemer en voor ProRail. In het raamwerk van VISI wordt een account aangemaakt voor gemeente Utrechtse Heuvelrug en Provincie Utrecht, zodat het aandeel van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en Provincie Utrecht in de betreffende contractuele processen direct via VISI kan verlopen en alle informatie in één systeem is opgenomen. Indien gewenst kan een uitleg resp. training voor het gebruik van VISI worden verzorgd. De bouwcoördinator is het eerste aanspreekpunt voor het gebruik en de inhoud van VISI.

Colofon
Projectmanager ProRail
Distributie