ProRail

gemeente Winterswijk

NABO Winterswijk - tunnel Greversweg

Projectplan planuitwerking

Projectplan planuitwerking



ProRail: Spoorinfra Corridors Noord-Oost

Van [redacted]
Auteur

Kenmerk K20170082-1693143383-2
Versie 1.0
Datum 22 maart 2021
Status Definitief

ProRail

Vrijgegeven door	ProRail	ProRail
	[redacted]	[redacted]
	Projectmanager	Gebiedsmanager projectportfolio

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 4

1.1 AANLEIDING 4
1.1.1 Veiligheid 4
1.1.2 Robuustheid Spoorlijn Arnhem-Winterswijk 4
1.1.3 Winterswijk 4
1.2 DOEL VAN HET PROJECTPLAN 5
1.3 ROL PRORAIL 5
1.4 ROLLEN BETROKKEN PARTIJEN 6

2 PROJECTOMSCHRIJVING 7

2.1 KLANTVRAAG 7
2.2 PROJECTDOELSTELLINGEN 7
2.3 GEOGRAFISCHE- EN PROJECTSCOPE 7
2.4 UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN 8
2.5 RELATIE MET ANDERE PROJECTEN 8

3 BESCHRIJVING PROJECTAANPAK - VOETGANGERSTUNNEL 9

3.1 HET KERNPROCES 9
3.2 SYSTEMS ENGINEERING (SE) 9
3.3 WERKWIJZE EN WERKPAKKETTEN 9
3.4 OPSTELLEN INTEGRALE CRS VOETGANGERSTUNNEL 10
3.5 UITWERKEN VOORKEURSVARIANT TUNNEL 10
3.6 UITVOERING EN CONTRACTERING 11
3.7 OBJECTOVEREENKOMST 11
3.8 PRODUCTEN & BESLUITVORMINGSMOMENTEN OP HOOFDLIJNEN VOOR DE VOETGANGERSTUNNEL 12
3.9 VEILIGHEIDSVERANTWOORDING 12
3.10 DUURZAAMHEID 12

4 ORGANISATIE 14

4.1 INTERNE PROJECTORGANISATIE 14
4.2 GEGEVENS OPDRACHTGEVER 15
4.3 STAKEHOLDERS 15
4.4 OVERLEGFREQUENTIE 15
4.5 OVERLEG MET INGENIEURSBUREAU 16

5 PLANNING 17

6 FINANCIËN 18

6.1 BEGROTING 18
6.2 FACTURERING 19

7 PROJECTBEHEERSING 20

7.1 RISICO'S 20
7.2 RAPPORTEREN 20
7.3 COMMUNICATIE 20
7.4 PROJECTARCHIEF 21

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

1.1.1 Veiligheid

Samen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: IenM) werkt ProRail aan een permanente verbetering van de veiligheid voor het spoor- en wegverkeer op overwegen. Hierbij wordt gestreefd om het aantal incidenten op overwegen en de kans daarop structureel te verminderen. Het aantal aanrijdingen per jaar schommelt de laatste jaren tussen 24 en 43. Per jaar overlijden gemiddeld tien overweggebruikers als gevolg van een aanrijding op een overweg.
Ieder slachtoffer is er één te veel. Dit is de reden dat ProRail – ook in samenwerking met het Ministerie, vervoerders, concessieverleners en wegbeheerders – zich blijft inzetten voor het verbeteren van de veiligheid op overwegen. Dit kan door het vervangen van overwegen door ongelijkvloerse kruisingen, aanbrengen of uitbreiden van een beveiligingsinstallatie en waar mogelijk het opheffen van overwegen (eventueel in combinatie van het realiseren van een alternatieve ontsluiting).

In dit kader is het beleid van IenM en ProRail erop gericht om het aantal Niet Actief Beveiligde Overwegen (hierna: NABO) te reduceren.

1.1.2 Robuustheid Spoorlijn Arnhem-Winterswijk

De spoorlijn Arnhem-Winterswijk is van grote betekenis voor regio Achterhoek en gemeente Winterswijk. Het is van belang om deze lijn zo robuust en veilig mogelijk te maken, om de betrouwbaarheid van de dienstregeling zo hoog mogelijk te maken.

Overwegen vormen een risico tot verstoringen in de treindienst als gevolg van:
- Aanrijdingen
- Bijna aanrijdingen
- Spoorlopers die via de overweg het spoor betreden
- Technische storing

De afgelopen jaren hebben ProRail, de provincie Gelderland en diverse gemeentes langs de spoorlijn gewerkt aan een verdere verbetering van de overwegveiligheid en de robuustheid van de treindienst. Dit heeft geleid tot het opheffen en/of (verder) beveiligen van diverse overwegen in de gemeenten Zevenaar, Montferland, Doetinchem en Oude IJsselstreek.

1.1.3 Winterswijk

In de gemeente Winterswijk liggen openbare 5 NABO's en 6 particuliere NABO's op de spoorlijn Arnhem-Winterswijk. In het recente verleden hebben er dodelijke ongevallen en bijna-aanrijdingen plaatsgevonden op dit traject.

De overweg Huttenweg is na een aanrijding voor autoverkeer afgesloten. Nadien zijn er nog 2 dodelijke ongevallen met fietsers voorgekomen. Dit is aanleiding om aanvullende maatregelen te nemen, waarbij echter geheel opheffen op veel weerstand vanuit de omgeving stuit.
Samen met de gemeente Winterwijk is gekozen voor een brede aanpak waarbij alle NABO's in Winterwijk worden aangepakt. Deze overwegen in Winterwijk bevinden zich in onverharde wegen en worden veel gebruikt voor recreatie. Dit belang is meegenomen in de huidige

aanpak en scope bepaling. In totaal zullen er 9 (openbare en particuliere) NABO's worden gesaneerd en 2 (openbare) NABO's worden beveiligd.

Gemeente Winterswijk heeft daarnaast gevraagd de mogelijkheden te bekijken voor een voetgangerstunnel bij de Greversweg. De tunnel is niet gebudgetteerd als maatregel binnen het programma NABO, omdat van sanering is uitgegaan.

Gemeente is bereid conform cofinanciering, zoals ook in het NABO programma gebruikelijk is, haar aandeel hierin te nemen. De gemeente heeft ook contact met de provincie gehad over dit onderwerp en een bijdrage toegezegd gekregen voor de tunnel.

In de realisatieovereenkomst over de aanpak van de 5 openbare overwegen, is het volgende stappenplan afgesproken tussen ProRail en de gemeente Winterswijk:

1. Intentieovereenkomst opstellen en tekenen. In deze intentieovereenkomst wordt de aanpak en financiering om te komen tot realisatie van de voetgangerstunnel bij de Greversweg uitgewerkt;
2. Uitvoeren Quickscan Greversweg door een ingenieursbureau voor technische haalbaarheid (volledig voor rekening van ProRail);
3. Planuitwerkingsfase voorkeursvariant (inclusief raming) in cofinanciering;
4. Realisatieovereenkomst opstellen en tekenen;
5. Start realisatie voetgangerstunnel bij de Greversweg in cofinanciering.

1.2 Doel van het Projectplan

Dit projectplan vormt samen met de aanbiedingsbrief de basis voor de opdrachtverstrekking ten behoeve van de planuitwerking van de voetgangerstunnel. In dit projectplan staan de stappen beschreven om te komen tot een projectbeslissing voor project 'NABO Winterswijk - onderdeel voetgangerstunnel Greversweg'.

Dit projectplan dient als input voor het afstemmen van de werkzaamheden tussen de belangrijkste stakeholders. Het bevat een beschrijving van de scope, planning, financiën en risico's van het project.

ProRail werkt aan de hand van het kernproces. Het kernproces omvat standaard processen en producten om projecten te realiseren, van uitvraag tot en met oplevering. In dit projectplan worden terminologie uit het kernproces gebruikt. Voor een toelichting op het kernproces wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

1.3 Rol ProRail

De maatregelen gaan onderdeel uitmaken van de hoofdspoorweginfrastructuur. ProRail is beheerder van deze hoofdspoorweginfrastructuur en zorgt derhalve voor de aanleg van het werk. In de realisatie- en instandhoudingsovereenkomst tussen gemeente en ProRail, wordt onder andere de financiering, de aanleg, het beheer, het onderhoud en de vernieuwing van het werk vastgelegd.

ProRail zal de planuitwerking deels zelf uitvoeren en onderdelen daarvan uitbesteden. In dat geval treedt ProRail op als (gedelegeerd) opdrachtgever. De werkzaamheden van ProRail betreffen (o.a.):

- Bijwonen van bewonersbijeenkomst(en);
- Het opstellen van de specificaties;
- Het (laten) uitwerken van het ontwerp;
- Het contracteren, aansturen en begeleiden van ingenieursbureaus('s);
- Het toetsen van de door het ingenieursbureau geleverde producten en diensten;
- Het reserveren en aanvragen van buitendienststellingen;
- Het voorbereiden van beslisdocumenten;
- Het voorbereiden en sluiten van een realisatie- en instandhoudingsovereenkomst met gemeente Winterswijk;
- Het voorbereiden en indienen van de subsidieaanvraag bij IenM.

Nadat het besluit tot realisatie formeel is genomen volgen voor het spoorse deel voor ProRail de volgende stappen:

- Het (laten) voorbereiden van aanbestedingsstukken;
- Het contracteren, aansturen en begeleiden van een aannemer en indien nodig een ingenieursbureau;
- Het borgen van de systeemveiligheid tijdens en na realisatie van het project.

Voor alle opdrachten die ProRail uitzet, wordt gewerkt volgens het aanbestedingsbeleid van ProRail.

1.4 Rollen betrokken partijen

Dit project is een gezamenlijk project van gemeente Winterswijk, Provincie Gelderland, ProRail en IenM.

Gemeente Winterwijk is opdrachtgever en medefinancier van dit project. IenM doet een directe bijdrage aan het project via het NABO Programma en is daarmee medefinancier. ProRail is coördinator en uitvoerder van het NABO Programma waaruit dit project wordt gefinancierd. Vanuit deze rol zal ProRail de subsidie aanvragen bij IenM om beschikking te krijgen van gelden uit het NABO Programma.

Provincie Gelderland doet een bijdrage aan gemeente Winterswijk. De provincie is hiermee geen directe partij voor het projectteam van ProRail.

2 Projectomschrijving

2.1 Klantvraag

Gemeente Winterswijk heeft samen met ProRail besloten om tot realisatie te komen van het opheffen van drie NABO's en het beveiligen van twee NABO's op de spoorlijn Arnhem – Winterswijk.
Het ontwerp en realisatie van een voetgangerstunnel t.b.v. een veilige doorgang bij de Greversweg wordt aan dit project toegevoegd.

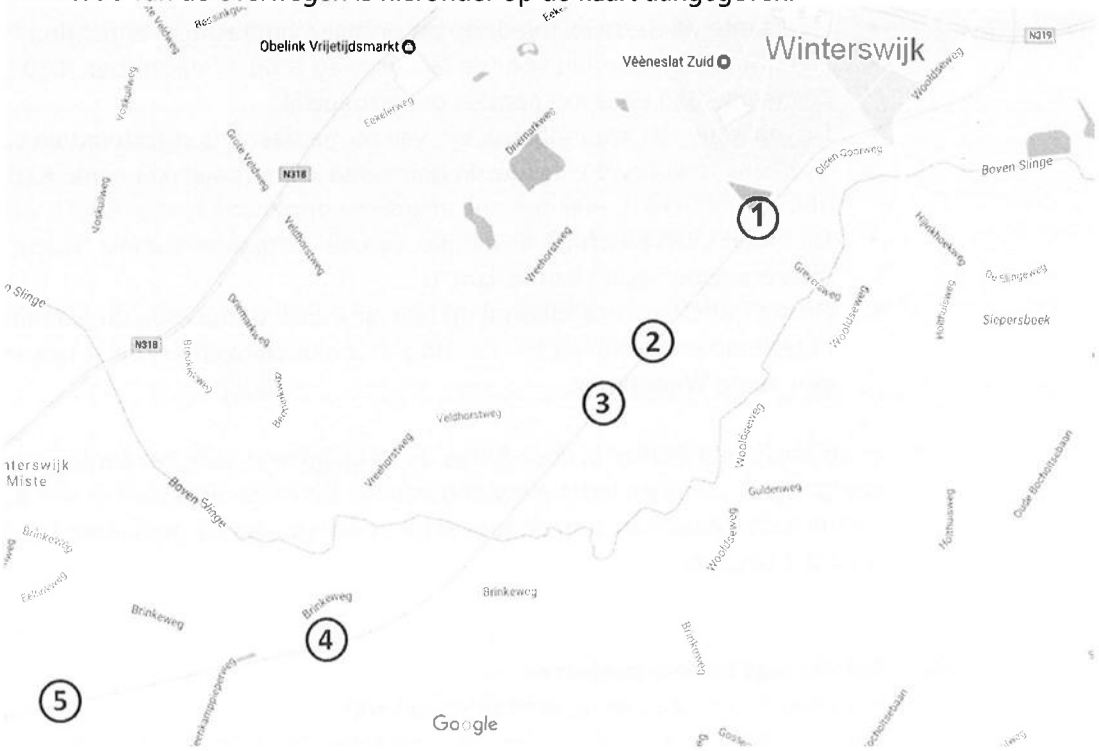
2.2 Projectdoelstellingen

Het doel van het project is een veiliger en robuuster spoor tussen Winterswijk en Arnhem.
Na realisatie zijn alle openbare en particuliere NABO's in gemeente Winterswijk verwijderd, waardoor een veilige ontsluiting in Winterswijk ontstaat en de kans op nieuwe slachtoffers bij overwegen in Winterswijk geminimaliseerd is.

2.3 Geografische- en Projectscope

De 5 overwegen bevinden zich in gemeente Winterswijk op de spoorlijn Arnhem-Winterswijk met geocode 212. De 5 overwegen liggen verspreid tussen kilometrering 2.705km en 5.730 km.

De locatie van de overwegen is hieronder op de kaart aangegeven.



In de onderstaande tabel staan de gegevens van de betreffende overwegen vermeld inclusief de afgesproken maatregelen.

Scope A:

Nr.	Naam overweg	Geocode / KM	Besloten maatregel
1	Greversweg	212 / 2.075	Saneren overweg
2	Klandermansweg	212 / 2.795	Saneren overweg
3	Veldhorstweg	212 / 3.030	Beveiligen overweg met AHOB
4	Vreehorstweg	212 / 4.588	Saneren overweg
5	Huttenweg	212 / 5.730	Beveiligen overweg met AHOB

Scope B (nieuw):

Nr.	Naam overweg	Geocode / KM	Beoogde maatregel
1a	Greversweg	212 / 2.075	Voetgangerstunnel

2.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden.

Uitgangspunten:

- De algemene uitgangspunten en afspraken zijn vastgelegd tijdens het bestuurlijk overleg met de Gemeente Winterswijk, Provincie Geldeland en ProRail (Verslag bestuurlijk overleg NABO's Winterswijk, d.d. 13 februari 2017).
- Op 20 april 2017 heeft de gemeenteraad van Winterswijk positief besloten op het raadsvoorstel 'Integrale aanpak onbewaakte overwegen'.
- Gemeente Winterswijk treedt op als primaire opdrachtgever richting ProRail.
- Het onttrekkingsbesluit voor de Greversweg is op 17 december 2020 genomen door de Gemeenteraad en is momenteel onherroepelijk.
- De realisatie (en instandhouding) van scope deel A is afgestemd en vastgelegd in een de overeenkomst tussen ProRail en gemeente Winterswijk (kenmerk: K20170082-1057970556-101). Hier zijn ook afspraken opgenomen voor deel B van de scope
- Dit projectplan beschrijft de aanpak van de voetgangerstunnel (scope deel B) tot en met de uitvoeringsbeslissing van variant 1.
- De realisatie (en instandhouding) hiervan wordt gedurende de planuitwerkingsfase afgestemd en vastgelegd in een nog af te sluiten overeenkomst tussen ProRail en gemeente Winterswijk.

In opdracht van ProRail is door Antea de mogelijkheid voor het aanleggen van een voetgangerstunnel en fietstunnel onderzocht. Dit heeft zich geuit in een quickscan rapport naar 2 varianten: tunnel met trap en tunnel met hellingbaan. De gemeente heeft besloten voor variant 1 te gaan.

2.5 Relatie met andere projecten

Momenteel zijn deze werkzaamheden bekend:
Project D-003097 Bovenbouwvernieuwing Gelre 2024 Zevenaar-Winterswijk.

Tijdens de planuitwerking worden de raakvlakken met overige geplande projecten geïnventariseerd. Geplande projecten, zoals project D-003097, bieden wel de mogelijkheid om het werk te combineren, om zodoende (o.a.) uitvoeringskosten te besparen zoals buskosten.

3 Beschrijving projectaanpak - voetgangerstunnel

3.1 Het Kernproces

ProRail werkt middels vastgestelde bedrijfsprocessen, waarvoor het Kernproces de leidraad vormt. Het Kernproces geeft duidelijkheid in de wijze waarop ProRail haar projecten doorloopt, beschrijft hoe de besluitvorming plaatsvindt en welke afdelingen daarbij betrokken worden. Het project wordt in een aantal standaard projectfasen opgedeeld. Iedere fase kenmerkt zich door een duidelijk begin- en eindpunt. Het project bevindt zich nu in de voorfase. Hierop volgt de planuitwerkingsfase en daarop eventueel de realisatiefase.

Tijdens dit project worden voor de voetgangerstunnel de volgende beslismomenten voorzien:

- Acceptatie aanbieding (beslismoment voor gemeente en ProRail)
- Projectbeslissing (beslismoment voor gemeente en ProRail)
- Opleveringsbeslissing/Decharge (intern beslismoment)

Door akkoord te geven op de aanbiedingsbrief en dit projectplan (=acceptatie aanbieding), begint het projectteam met de planuitwerking. Deze eindigt met het nemen van de projectbeslissing. De projectbeslissing bepaalt of de realisatiefase kan starten. Deze maakt daarom nog geen onderdeel uit van dit plan.

3.2 Systems Engineering (SE)

Binnen ProRail worden projecten volgens de methodiek van Systems Engineering (SE) aangepakt. Het uiteindelijke doel van SE is een product te realiseren dat voldoet aan de behoefte van de gebruiker van het systeem.

De methode SE gebruikt een interdisciplinaire benadering om de klantvraag vroeg in de systeemontwikkeling te vertalen naar functionaliteit en dit in eisen vast te leggen. Dit schept duidelijkheid over wat betrokkenen gaandeweg het project van elkaar kunnen verwachten en geeft op ieder moment helder inzicht in de gemaakte keuzes.

In dit hoofdstuk wordt volgens de systematiek van Systems Engineering (SE) de projectaanpak beschreven.

3.3 Werkwijze en werkpakketten

De werkzaamheden zijn gesplitst in twee separate werkprocessen:

1. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden voor het saneren en beveiligen van de overwegen zijn de werkpakketten 'opstellen CRS en uitwerken voorkeursvariant' inmiddels afgerond.
2. Voor het aanleggen van een wandeltunnel bij de Greversweg zullen de hieronder genoemde werkpakketten worden opgesteld.
   In de werkpakketten worden de volgende items benoemd:
   - Doel
   - Resultaat (producten)
   - Te verrichten werkzaamheden
   - (Doorloop)tijd

3.4 Opstellen integrale CRS voetgangerstunnel

Voor het doorlopen van de planuitwerking voor de voetgangerstunnel zullen de volgende werkzaamheden plaatsvinden.

Input voor het uitwerken van de varianten vormt het opstellen van een document dat alle randvoorwaarden en uitgangspunten vastlegt. Dit document wordt ook wel een klanteisenspecificatie ofwel CRS (Customer Requirements Specification) genoemd. De CRS wordt in de voorfase door ProRail opgesteld en vastgesteld op basis van het maatregelenpakket en eventueel aanvullende eisen.
Als eerste stap in het toepassen van SE volgt het identificeren van randvoorwaarden, eisen en wensen vanuit klant en stakeholders, nader specificeren hiervan in een coherente samenstelling van eisen en het ontstane resultaat vastleggen in een CRS.

De stakeholders zijn partijen die invloed ondervinden van en/of uitoefenen (positief of negatief) op het te realiseren systeem en daarmee het recht hebben eisen in te brengen. De CRS is het product dat ontstaat na een verkenning van de klantvraag (voorfase). Het is vervolgens de basis (input) voor de verdere uitwerking.

Wanneer de CRS de klantvraag voldoende helder beschrijft, wordt deze vastgesteld door de klant en eventuele andere stakeholders. Op basis van de beschreven en geaccordeerde eisen kan tijdens het ontwerpproces het systeem worden ontworpen.

Stakeholders
Het zijn de primaire stakeholders die vaststellen of de CRS aan de vereiste criteria door deze al dan niet van een handtekening te voorzien. Accordering is een voorwaarde om door te kunnen gaan met de uitwerking.
Eisen in de CRS worden als volgt ingedeeld:

- **Functionele eisen** (eisen die de functie, prestatie en/of functionaliteit van een object of systeem beschrijven)
- **Aspecteisen** (RAMS-SHE, betrouwbaarheid, beschikbaarheid, onderhoudbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, gezondheid en omgeving). Aspecteisen beschrijven specifieke eigenschappen van het te ontwikkelen systeem, die geen directe bijdrage leveren aan de primaire functie(s).
- **Raakvlakeisen**: raakvlakeisen zijn raakvlakken met andere en/of toekomstige werkzaamheden en objecten. Het ontwerp dient te voldoen aan deze eisen om bestaande objecten en werkzaamheden van derden niet te verstoren. Externe raakvlakeisen: eisen op het raakvlak systeem/omgeving van het project
- **Realisatie-eisen** (of "aspecteis uitvoering")

Doorlooptijd: 6-7 maanden-okt 2021

3.5 Uitwerken voorkeursvariant tunnel

Wanneer de scope vast staat, wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Het uitwerken van de voorkeursvariant besteedt ProRail uit aan een erkend ingenieursbureau. Dit ingenieursbureau wordt geselecteerd middels een aanbesteding en wordt begeleid door een Rail Systems Engineer (RSE) van ProRail.
Input voor het uitwerken van de voorkeursvariant is de vastgestelde CRS. Gedurende het ontwerpproces transformeert de taal van de klant naar taal van de techniek, wat zal leiden tot

een systeemeisenspecificatie ofwel SRS (System Requirements Specification). Het eindresultaat van deze uitwerking is een set tekeningen aangevuld met een uitgedetailleerde SRS. Het niveau van uitwerken is dusdanig dat met dit ontwerp een uitvoerend aannemer gecontracteerd kan worden. Ook wordt de kostenraming bijgewerkt zodat deze een voldoende nauwkeurig beeld geeft dat past bij het ontwerp.

Onder het uitwerken van de variant vallen ook activiteiten die zorgen voor identificeren en mitigeren van risico's. Dit gaat onder andere om conditionering, uitwerking van ontwerpen op het gebied van treinbeveiliging of delen die anders niet door een gegadigde van de aanbesteding zijn af te prijzen. Voorafgaand aan het uitvoeringsbesluit dienen deze risico's inzichtelijk en beheerst te zijn om kosten en prestaties nauwkeuriger in beeld te hebben.

De SRS vormt het uitgangsdocument om verdere subsystemen uit te werken in ontwerpen en bijbehorende eisenspecificaties, ofwel SSRS (Subsystem Requirements Specifications). Het geheel aan eisen en ontwerpen dat hierdoor ontstaat, vormt het dossier voor uitvoering.

Doorlooptijd: 6-7 maanden – okt 2021

3.6 Uitvoering en contractering

Nadat t.z.t. de projectbeslissing is genomen, wordt vervolgens het aanbestedingsdossier opgesteld en aanbesteed aan door ProRail erkende (spoorse) aannemers. Na definitieve gunning van het werk zal de aannemer nog enige detailengineering uitvoeren, waarna de aannemer buiten aan de slag kan gaan om te voetgangerstunnel te realiseren

3.7 Objectovereenkomst

Mochten gemeente Winterswijk en ProRail tezamen besluiten tot uitvoering van de voetgangerstunnel over te gaan, dan zal er voor de start van de uitvoering een overeenkomst gesloten moeten worden tussen gemeente Winterswijk en ProRail. In deze overeenkomst zullen de wederzijdse rechten en plichten worden vastgelegd voor aanleg, beheer en instandhouding van het dan te realiseren werk.
De ervaring leert dat het traject om tot overeenstemming te komen, enige tijd kan duren. ProRail zal een start gesprek houden met gemeente Winterswijk teneinde afspraken te maken om voorspoedig tot een getekende overeenkomst te komen.

3.8 Producten & besluitvormingsmomenten op hoofdlijnen voor de voetgangerstunnel

Fase	Omschrijving	Besluitvorming bij einde fase
Voorfase	• Quickscan • Kick-off • Projectplan opstellen en aanbieden • Nemen beslissing 'Acceptatie Aanbieding'	**Acceptatie aanbieding**
Planuitwerking - uitwerken variant	• Bijwonen van bewonersbijeenkomst (indien nodig) • Opstellen en vaststellen CRS en SRS • Conditionering (Kabels & Leidingen, NGCE, milieu, juridische kaders, etc.) • Kostenrapportage • Ontwerprapport voorkeursvariant (incl. referentieontwerp) inclusief reviews door ProRail. (Risicodossier, V&G ontwerpplan) • Besluitvormingstraject (overeenkomst, goedkeuring ontwerp, subsidieaanvraag IenM) • Opstellen Aanbestedingsdossier realisatie (optioneel, nu niet in budget opgenomen)	**Beslissing voorkeursvariant** **Projectbeslissing**
Onderstaande fase en producten horen niet bij de scope van dit projectplan		
Realisatie	• Opstellen aanbestedingsdossier (indien nog niet gedaan tijdens planuitwerking) • Aanbesteding realisatie • Voorbereiding realisatie • Realisatie en oplevering	**Decharge**

3.9 Veiligheidsverantwoording

Om de veiligheid van het spoorwegsysteem te borgen, heeft ProRail een Veiligheid Management Systeem. 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 wélke 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.

3.10 Duurzaamheid

ProRail streeft er tegenwoordig naar voor elk project een duurzame afweging te maken. Duurzaam spoor is 1 van de 3 strategische doelstellingen van ProRail, nl. ProRail Verbindt, Verbetert en Verduurzaamt. Bij projecten geven we dit sinds 2013 vorm met behulp van de Aanpak Duurzaam GWW (zie ook: www.duurzaamgww.nl). Het toepassen van deze Aanpak is een branche-breed streven (De Green Deal Duurzaam GWW is o.a. ondertekent door bijv. de Provincie Gelderland, zie ook: www.duurzaamgww.nl/partijen-2017). Ook op dit project wil ProRail deze methode toepassen.

Wat houdt de Aanpak Duurzaam Werken op hoofdlijnen in?

De Aanpak bestaat in eerste instantie uit twee sessies. In de eerste sessie worden duurzame kansen voor dit project onderzocht. Aanwezigen zijn bij voorkeur duurzaamheidsdeskundigen en mensen die het betreffende project goed kennen. In dit geval denk ik aan de Gemeente, ProRail projectteam en ProRail beheer. Bij de tweede sessie worden de duurzame ambities voor dit project vastgesteld. De vastgestelde ambities worden meegenomen in de scope van het project.

Waar streven we naar?

1. Het vertalen van duurzaamheidsdoelen van de stakeholders (Opdrachtgever, ProRail, overige stakeholders) naar projecten en opgaves. Kijken naar wat de specifieke kansen en bedreigingen van het betreffende project zijn.
2. Het zo vroeg mogelijk en integraal meenemen van duurzaamheid bij het project. In de planfase liggen namelijk de grootste duurzaamheidskansen. Denk bijvoorbeeld aan het benutten van koppelkansen en ruimtelijke koppelingen om samen met andere partijen duurzaamheidsdoelen te bereiken.
3. Focussen per project of opgave op de duurzaamheidsthema's waar de meeste duurzaamheidswinst te behalen is.
4. Indien van toepassing (project afhankelijk): Innovatiegericht aanbesteden en gunnen op duurzaamheid: creëer ruimte voor innovaties en nieuwe duurzame oplossingen door zoveel mogelijk oplossingsvrij te specificeren. En dat niet alleen voor opdrachtnemers, maar ook in het eigen ontwerpproces. Opdrachtgevers belonen de kwalitatief beste aanbiedingen met winst voor de hele levenscyclus en niet meer alleen op de investeringskosten en de laagste prijs. Zo krijgen markt en innovaties meer kansen. (Gebruiken van "Beste Prijs Kwaliteit Verhouding"- criteria en ontwerpopgaves in plaats van eisen).

4 Organisatie

4.1 Interne projectorganisatie

In onderstaand schema wordt weergegeven wie betrokken zijn bij dit project. Voor vragen omtrent de uitwerking van plannen, uitvoering en techniek contact opnemen met [redacted]

Functie	Naam	Contactgegevens	Rol
Projectmanager	[redacted]	[redacted]	Projectverantwoordelijke
Projectcontroller	[redacted]	[redacted]	Financiële administratie
Projectcoördinator	[redacted]	[redacted]	Coördinatie project en informatiestromen
Rail Systems Engineer - overwegen	[redacted]	[redacted]	Aansturing van –door ProRail ingehuurd- ingenieursbureau Toetsing aangeleverde producten Schakel tussen LJV/Procurement/AM
Rail Systems Engineer-Tunnel	[redacted]	[redacted]	Aansturing van –door ProRail ingehuurd- ingenieursbureau Toetsing aangeleverde producten wandeltunnel Schakel tussen LJV/Procurement/AM
Bedrijfsjurist LJV	[redacted]	[redacted]	Opstellen juridische documentatie
Plancoördinator AM	[redacted]	[redacted]	Beheer en onderhoud ProRail regio
Projectleider LJV	[redacted]	[redacted]	Verantwoordelijk voor kwaliteitstoetsing conditionerende onderzoeken. Verantwoordelijk voor aanlevering onderzoeken uitgevoerd door ProRail LJV
Bouwmanager	[redacted]	[redacted]	Contractmanager realisatie
Bouw administrateur	[redacted]	[redacted]	Coördinatie bouwmanagement

4.2 Gegevens opdrachtgever

Contactgegevens Opdrachtgever	
Gemeente Winterswijk **Projectleider**	[redacted]
Gemeente Winterswijk **Techniek en ontwerp Tunnel**	[redacted]
Gemeente Winterswijk **Uitvoering verbindingsweg Klandermansweg**	[redacted]

4.3 Stakeholders

Hieronder staan de belangrijkste stakeholders genoemd.

Naam	Rol	Belangen	Besluitvorming
Projectteam	Gedelegeerd opdrachtgever / Opdrachtnemer/ projectbegeleiding	Uitvoeren binnen tijd, scope, geld	Nee
Gemeente Winterswijk	Opdrachtgever / medefinancier	Uitvoeren binnen tijd, scope, geld	Ja
Ministerie van IenM	Medefinancier vanuit NABO programma / subsidieverstrekker	Veilige overwegen, nul dodelijke ongelukken, geen Kamervragen	Ja
ProRail-AM	Beheer en onderhoud	Onderhoudbaarheid tegen zo optimaal mogelijke prijs/kwaliteit verhouding, veiligheid	Nee
Provincie Gelderland	Subsidieverstrekker aan gemeente	Veilige overwegen, nul dodelijke ongelukken, geen vragen vanuit GS	Nee
Omwonenden en recreanten	Gebruikers van (over)wegen	Veilige en toegankelijke ontsluiting	Nee

4.4 Overlegfrequentie

Extern overleg

In overleg met de opdrachtgever wordt periodiek overleg ingepland. Indien noodzakelijk worden extra overleggen ingepland met benodigde stakeholders.

Intern overleg

Er vindt een periodiek (2- of 4-wekelijks) Intern Project Team overleg (IPT) plaats met de belangrijkste projectteamleden. In dit overleg wordt voornamelijk gesproken over (project)management punten, waaronder voortgang, scope, tijd, geld, risico's en kwaliteit.

4.5 Overleg met ingenieursbureau

Een belangrijk deel van de uitwerking is door ProRail uitbesteed aan een ingenieursbureau dat aantoonbaar beschikt over de benodigde expertise, zoals voldoende gekwalificeerd personeel en een kwaliteitssysteem.

Als voldoende duidelijk is welke werkzaamheden uitgevraagd moeten worden, zal dit worden vastgelegd in een Vraagspecificatie. In een contracteringsplan of kennisgeving wordt de wijze van marktbenadering onderbouwd en mandaat verkregen.

De Rail Systems Engineer treedt op als contractmanager en zal ook de dagelijkse begeleiding verzorgen dan wel coördineren. Hij is ook verantwoordelijke voor de beoordeling van de geleverde producten.

5 Planning

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de doorlooptijden van de in hoofdstuk 3 benoemde kernprocesfasen. Tijdens de engineeringsfase wordt de planning project specifiek gemaakt waardoor de looptijd kan wijzigen. Aandachtspunt in de planning is de doorlooptijd waarop ProRail geen invloed heeft, zoals de engineering, conditionering (grondverwerving door gemeente) en besluitvorming van de opdrachtgevers en financiers. Het te nemen onttrekkingsbesluit is 17 december 2020 onherroepelijk vastgesteld.

Dit Projectplan volstaat in het beschrijven van de besluitvormingsmomenten tot en met het maken van de uitvoeringsbeslissing.

Fasen	Datum gereed
Startfase	
- Resultaten quickscan tunnel	1 maart 2021
- Projectplan opstellen	15 maart 2021
- Opdrachtverstrekking voor planuitwerking door gemeente	31 maart 2021
Planuitwerking tunnel Greversweg	
- IB contracteren en opdracht geven	31 Maart 2021
- CRS, Ontwerp en conditionering *)	Oktober 2021
- Kostenraming	November 2021
- Projectbeslissing	December 2021
Indicatief: Realisatie tunnel Greversweg **)	
- Aanbesteding	Q1 2022
- Gunning	April 2022
- Uitvoering	Q4 2022 - 2024

**) Uit het ontwerp of de conditionering kunnen vertragende zaken naar voren komen, waardoor deze fase toch langer duurt.*

***) Het kan (financieel) voordelig zijn om de bouw van de tunnel in 2024 te doen omdat dan de uitvoering gecombineerd kan worden met het project bovenbouwvernieuwing.*

6 Financiën

6.1 Begroting

Uitgangspunten

- Het project kent 2 financiers: IenM Programma NABO en Gemeente Winterswijk. IenM doet een bijdrage van 50% en Gemeente Winterswijk financiert eveneens 50%.
- Provincie Gelderland verstrekt een bijdrage aan de gemeente Winterswijk, maar is voor ProRail geen primaire financier.
- Bij een overschrijding van het budget is de gemeente risicodragend voor 50% en is IenM risicodragend voor 50%.
- De Gemeente staat garant voor de bijdrage van de provincie en is tevens verantwoordelijk voor het verkrijgen van deze financiering.
- De in dit projectplan genoemde kosten, betreffende de kosten van de door ProRail uit te voeren werkzaamheden.
- Interne kosten die gemaakt worden door de gemeente zijn voor rekening van de gemeente en kunnen niet verrekend worden met dit project budget.
- Externe verplichtingen die door de gemeente worden aangegaan kunnen in sommige gevallen verrekend worden. Hierover dient vooraf afstemming te zijn met ProRail.
- Er is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Indien toch een wijziging bestemmingsplan nodig is, zal de gemeente dit zelf oppakken. ProRail kan een ondersteunende rol innemen.

De totale kosten voor de planuitwerkingsfase zijn geraamd op een bedrag van **€ 162.000,-** exclusief BTW. Vanuit de IenM (MIRT/NABO-gelden) is reeds 50% beschikt voor alleen de financier IenM. De gemeente dient de andere 50% te betalen: **€ 81.000,-**

Hieronder wordt uiteengezet welke kosten geraamd zijn:

KOSTENRAMING planuitwerking voetgangerstunnel	
Kosten ProRail	€ 40.000,-
Kosten Ingenieursbureau Antea	€ 72.000,-
Conditionerende onderzoeken Antea	€ 22.000,-
Conditionerende onderzoeken LJV: Planologische toets, NGCE, archeologie, ER1	€ 12.000,-
Onvoorzien (10%)	€ 16.000,-
Totaal (ex BTW)	**€ 162.000,-**

Er is in februari 2021 een Quickscan uitgevoerd door Antea voor een voetgangerstunnel en een fietstunnel. Dit rapport is apart verstrekt aan de gemeente. Voor de voetgangerstunnel (variant 1 in het rapport) is de verwachte investeringskosten (mu-waarde) € 1.639.000,- excl. BTW.

Samenvatting SSK-raming variant 1:

- Prijspeil: januari 2021
- Projectkosten excl. BTW
- Gemiddelde waarde (Mu) € 1.639.000-

- Variatiecoëfficiënt (Sigma/Mu) 17 %
- Bandbreedte (betrouwbaarheidsinterval 70%) € 1.331.000,- tot € 1.950.000,-

6.2 Facturering

Facturering zal per kwartaal plaats gaan vinden op basis van de kwartaalrapportage. ProRail brengt per kwartaal de geraamde kosten in rekening door middel van voorschotfacturen. De werkelijk gemaakte kosten worden per kwartaal achteraf verrekend met de volgende voorschotfactuur (inclusief een specificatie) In de daaropvolgende factuur wordt het voorschot van het afgelopen kwartaal verrekend met de daadwerkelijke kosten gemaakt in de periode waarop het voorschot betrekking had. Over de verschillen tussen reeds betaalde voorschotten en de werkelijk gemaakte kosten zal geen renteverrekening plaatsvinden. Op moment dat de gemeente kosten maakt verrekent ProRail dit in de volgende voorschotnota. Kosten dienen wel gemaakt en gedeclareerd te worden op basis van de voorwaarden van de beschikking van IenM.

De facturen moeten betaald worden binnen een termijn van 30 dagen na dagtekening. Bij overschrijding van de gestelde termijn is de gemeente Winterswijk verplicht vanaf die datum de wettelijke (handels)rente ex artikel 6:119a van het Burgerlijk Wetboek te vergoeden.

De werkzaamheden zoals beschreven in dit plan van aanpak worden uitgevoerd op basis van regie. Bij een dreigende overschrijding van de geraamde kosten van meer dan 10% wordt gemeente Winterswijk daarover zo snel mogelijk geïnformeerd.

De facturering van dit project zal worden ondergebracht bij het al bestaande NABO project in Winterswijk. Dit houdt in dat u hier een enkele factuur voor ontvangt. De kosten zullen in de rapportage worden toegelicht en inzichtelijk gemaakt.

7 Projectbeheersing

7.1 Risico's

Voor het project kan op voorhand een aantal risico's benoemd worden. Deze risico's zullen aandacht moeten krijgen in het ontwerptraject. Hierbij is goede afstemming tussen gemeente Winterswijk en ProRail van wezenlijk belang.

Incident	Oorzaak	Kans	Gevolg	Maatregel
Uitvoeringsbesluit wordt niet genomen in dec 2021	De geraamde realisatiekosten vallen hoger uit dan verwacht.	40 %	De aanbesteding kan niet starten in Q1 2022, de TVP moet worden opgeschoven.	Accepteren
De realisatieovereenkomst wordt niet getekend in dec 2021	Gemeente en ProRail hebben geen overeenstemming over de hoogte beheer en onderhoudskosten.	10%	De aanbesteding kan niet starten in Q1 2022, de TVP moet worden opgeschoven.	BOV kosten tegelijk met kostenraming uitwerken en onderbouwen
Niet alle conditionering is bekend in oktober 2021	Sommige onderzoeken hebben meer tijd nodig dan de huidige (krappe) beschikbare tijd.	15%	Er kan geen betrouwbare kostenraming worden opgesteld in Q4 2021.	Onderzoeken met langste doorlooptijd al opstarten
Het ontwerp is niet gereed in oktober 2021	Het lukt niet om op zeer korte termijn de eisen en wensen van ProRail en gemeente vast te stellen.	35%	Er kan geen betrouwbare kostenraming worden opgesteld in Q4 2021.	Vroegtijdig vaststellen van ontwerpeisen bespreken met gemeente
De (indien nodig) grondverwerving is niet gereed per 31/12/2021	De grondeigenaar wil zijn grond niet verkopen.	15%	De ontwerpfase duurt langer dan nu ingeschat.	Vroegtijdig grondeigendommen in kaart brengen
Er is een bestemmingsplanwijziging nodig	Een onderdoorgang past niet in huidige bestemming	20%	De ontwerpfase duurt langer dan nu ingeschat.	Vroegtijdig planologie in kaart brengen

7.2 Rapporteren

Gekoppeld aan de facturatie wordt gerapporteerd over bijsturing op tijd, scope en geld. Eventuele dreigende overschrijding van meer dan 10% wordt tijdig (indien mogelijk vooraf) gemeld. *(zie 6.2)*

7.3 Communicatie

Communicatie met gemeente Winterswijk verloopt via het in hoofdstuk 4 genoemde projectteam. Tijdens de Realisatiefase wordt bekeken of er verdere communicatieafspraken gemaakt dienen te worden ten aanzien van communicatie naar de omgeving. Ook voor wat betreft uitingen in de pers over dit project is het uitgangspunt dat dit in overleg tussen ProRail en gemeente Winterswijk gebeurt.

7.4 Projectarchief

ProRail neemt alle gemaakte afspraken en alle relevante documenten op in een projectarchief.

#	Versie	Datum	Naam	Wijziging
1	0.1	5-3-2021	[redacted]	1e concept versie voor gemeente
2	0.2	11-3-2021	[redacted]	Opmerkingen gemeente Winterswijk, Kleine toevoegingen gedaan