

NABO Hilversum (R-522555)

Projectplan Planuitwerkingsfase

Van ProRail

Eigenaar L.K. Kleinman

Kenmerk

Versie 3.0

Datum 13 november 2019

Onderwerp Projectplan Planuitwerkingsfase NABO Hilversum

Status Definitief

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Voorgeschiedenis	4
1.2	Doel van het projectplan	5
2.	Projectomschrijving	6
2.1	Klantvraag	6
2.2	Projectdoelstellingen	6
2.3	Projectfasering	6
2.4	Projectresultaat	7
2.5	Projectscope	7
2.6	Uitgangspunten en randvoorwaarden	8
2.7	Relatie met andere projecten	8
3.	Beschrijving projectaanpak	9
3.1	Werkwijze	9
3.2	Producten en beslismomenten	10
3.3	Uitvoering en contracten	10
3.4	Veiligheid	11
3.5	Duurzaamheid	11
3.6	Conditioneren	11
3.7	Omgevingsmanagement	11
3.8	Communicatie	11
3.9	Stakeholders	12
3.10	Overeenkomst	12
4.	Organisatie	13
4.1	Samenwerking met de opdrachtgever	13
4.2	Projectorganisatie	13
4.3	Overlegstructuur	13
4.4	Escalatie	14
5.	Planning	15
6.	Projectkosten	16
6.1	Kostenraming	16
6.2	Projectbudget	16
6.3	Cashflow projectuitgaven	16
6.4	Financieringsafspraken	17
6.5	Toekomstige beheer- en onderhoudskosten	17

7.	Projectbeheersing	18
7.1	Scopemanagement	18
7.2	Financieel management	18
7.3	Planningsmanagement	18
7.4	Kwaliteitsmanagement	18
7.5	Risicomanagement	19
7.6	Voortgang Rapporteren	19
7.7	Informatiemanagement	19

1. Inleiding

1.1 Voorgeschiedenis

Het programma NABO is geïnitieerd door het ministerie van I&W en heeft als doel alle openbare en openbaar toegankelijke niet actief beveiligde overwegen en overpaden op het reizigersnet, welke een verhoogd risicoprofiel hebben, uiterlijk in 2028 te hebben gesaneerd of (innovatief) beveiligd. Sinds januari 2017 heeft de Staatssecretaris van I&W €25 mln. extra budget beschikbaar gesteld voor het programma NABO. ProRail heeft van I&W de opdracht gekregen om het, in het voorjaar van 2017 vastgestelde, plan van aanpak Programma NABO uit te voeren. Daarbij staat een gebiedsgerichte integrale benadering op basis van cofinanciering van 50% door het Rijk en 50% door de regio voorop. De financiering vanuit het rijk is ongeacht de inhoud van de maatregel.

In de gemeente Hilversum zijn op het baanvak Utrecht-Hilversum twee onbeveiligde overwegen, NABO 3.0, Maartendijkseweg op km 3.0 en NABO 4.0, Lambert Veenspad op km 4.0 aanwezig. Beide overweg kennen een recreatief karakter en maken onderdeel uit van de aanwezige wandelpadenstructuur. ProRail en I&W willen in het kader van het NABO-programma de onveilige status van de twee NABO's in Hilversum verbeteren conform de regels van het programma. Door het de uitbreiding van de Rijksweg A27 en de aanpassingen in het gebied Laapersbos ten Noorden van het spoor verandert het huidige gebruik van de overwegen. De Gemeente Hilversum ziet graag dat de NABO 3.0 wordt vervangen door een ongelijkvloerse kruising en daarmee een veilige kruising wordt in het te realiseren "fietsrondje" Hilversum. In 2017 zijn door Movares vier oplossingen voor de twee NABO's beschouwd (spoortrap, fietsbrug, tunnel en AHOB) en is er een verkenning gedaan naar de inpassing van een fietsbrug (rapport augustus 2017).

In september 2018 hebben ProRail en Gemeente een intentieovereenkomst gesloten waarin afspraken zijn vastgelegd over de sanering van beide NABO overwegen en de realisatie van een fietsviaduct ter hoogte van NABO 3.0. Er is in de intentieovereenkomst vastgelegd dat de financiering van het project plaats vindt op basis van cofinanciering van 50% door het Rijk en 50% door de Gemeente. Daarnaast wordt door de gemeente de mogelijkheid tot het verkrijgen van subsidie uit de regeling "Kleine Infrastructuur NH" verkend.

ProRail en Gemeente hebben in samenspraak met natuurbeheerder het Gooisch Natuurreservaat in 2018 de uitwerking van een fietsviaduct nader beschouwd. Partijen hebben geconcludeerd dat een fietsviaduct niet het voorkeursalternatief betreft en daarom gekozen voor de uitwerking van meerdere alternatieven waaronder een onderdoorgang, een omleidingsroute in combinatie met een volledige afsluiting en een actieve beveiliging door middel van een AHOB. Voor alle alternatieven geldt dat de spoorwegovergang bij km 4.003 zal worden verwijderd en dat de spoorwegovergang bij km 3.036 zal worden vervangen door een

veiliger alternatief. Op basis van de studie hebben ProRail en Gemeente in 2019 een onderdoorgang bestempeld als voorkeursalternatief. Actieve beveiliging door middel van een AHOB is als terugval optie benoemd. De investeringskosten voor een onderdoorgang zijn geraamd op 2,2 mln. Partijen hebben met elkaar afgesproken dat beiden de aanvullende financiering op basis van 50/50 afspraak verzorgen.

Vooruitlopend op de planuitwerking en realisatie van een onderdoorgang ter hoogte van NABO 3.0 is op 28 november 2019 NABO 4.0 afgesloten en gesaneerd.

1.2 Doel van het projectplan

Onderliggend projectplan is een leidraad voor het uitvoeren van de projectopgave en richt zich specifiek op de planuitwerkingsfase van NABO 3.0. Daarnaast wordt alvast een doorkijk gegeven naar de realisatiefase.

De opzet van het projectplan is tweeledig; naast een beschrijving van het project, wordt omschreven hoe het project aangepakt en beheerst wordt. Het projectplan dient als een leidraad voor het projectteam van ProRail en mogelijke projectpartners en opdrachtnemers. 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 ProRail en gemeente Hilversum.

2. Projectomschrijving

2.1 Klantvraag

ProRail en gemeente willen beide NABO's in Hilversum op de spoorbaan Utrecht-Hilversum opheffen. NABO 3.0 dient te worden vervangen door een onderdoorgang voor langzaam verkeer. Het project R-522555 behelst de planuitwerking en realisatie van een onderdoorgang ter hoogte van NABO 3.0 en daarmee de sanering van NABO 3.0. Het opheffen en saneren van NABO 4.0 vindt plaats vanuit het programma NABO onder projectnummer R-522750.

De klantvraag voor voorliggend project betreft de planuitwerking van een onderdoorgang voor langzaam verkeer ter vervanging van de bestaande NABO 3.0. Het Initieel Behoeftedocument dient als basis voor de verdere planuitwerking. De realisatie van een actief beveiligde overweg met AHOB betreft de terugval optie indien de business case voor een onderdoorgang niet sluitend is. De investeringskosten zijn geraamd op 2,2 miljoen euro. De werkzaamheden worden gerealiseerd op basis van 50% financiering vanuit het Rijk en 50% door de gemeente Hilversum.

Voor uitvoering van de werkzaamheden voert een projectteam van ProRail de regie en treedt de programmamanager NABO van ProRail op als de opdrachtgever. De gemeente maakt als co-financier onderdeel uit van het projectteam.

2.2 Projectdoelstellingen

Doelstelling van het project NABO Hilversum is als volgt gedefinieerd:

- Het realiseren van een veilige kruising met de spoorbaan Hilversum-Utrecht ter hoogte van kilometer 3.0 door het saneren van NABO overweg 3.0 en de realisatie van een onderdoorgang voor langzaam verkeer waarbij een actieve beveiliging met AHOB als alternatief wordt beschouwd. En daarmee het volbrengen van het fietsrondje Hilversum.
- Het project heeft als doel om innovatie en duurzaamheid te stimuleren in de planfase, aanbesteding en realisatie van het project.

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. Voor het project wordt gekozen om de voorkeursvariant uit het IBD uit te werken tot een Projectbeslissing conform het Kernproces. Na vaststelling van de Projectbeslissing kan gekozen worden tot start van de realisatie door het opstellen van contractstukken, aanbesteding en realisatie.

Onderliggend projectplan beschrijft de planuitwerking van het project NABO Hilversum tot aan de projectbeslissing. Na een positieve projectbeslissing zal voor de realisatiefase een nieuw projectplan worden opgesteld.

Voor een nadere planning van het project zie hoofdstuk 5.

2.4 Projectresultaat

Het resultaat van de planuitwerkingsfase betreft een door partijen geaccepteerde specificatie van eisen ten behoeve van de realisatie inclusief onderbouwende documenten tot een dusdanig niveau dat:

- Haalbaarheid en maakbaarheid zijn aangetoond in relatie tot kritische eisen, mijlpalen, budget, uitvoerbaarheid, RAMS-aspecten.
- Risico's acceptabel zijn om door de te gaan met de start van aanbesteding
- Een raming van de integrale investeringskosten
- Er voldoende informatie beschikbaar is om tot een ondertekening van de realisatieovereenkomst tussen partijen te komen
- Er voldoende informatie beschikbaar is om voor financierende partijen een definitief Go/No-Go besluit te nemen

2.5 Projectscope

De scope van het project omvat het opheffen van NABO 3.0 op de spoorlijn Hilversum-Utrecht (geo-code 095 en km 3.036). Het project vervangt NABO 3.0, Maartendijkseweg door een volledig functionele onderdoorgang voor langzaam verkeer te realiseren. Met de realisatie van de onderdoorgang wordt de huidige NABO 3.0 gesaneerd. Gedurende de planuitwerkingsfase wordt een nadere verdeling van scope tussen ProRail en gemeente Hilversum besproken en vastgelegd in een realisatieovereenkomst.

ProRail maakt bij de uitwerking van de projectscope gebruik van een gestructureerde en integrale manier van werken (systems engineering) om te komen tot een beheersbaar project. Deze manier van werken wordt zowel aan het ingenieursbureau als de aannemer meegegeven. ProRail kan hierdoor het ontwerp- en bouwproces op een gecontroleerde manier beheersen en aansturen. Zo wordt expliciet inzichtelijk welke ontwerpafwegingen een ingenieursbureau (IB) en/of aannemer maakt en welke consequenties een ontwerpkeuze kan hebben voor o.a. de omgeving. Er kan op deze wijze snel en effectief worden gestuurd. Systems engineering wordt met name ingezet om te komen tot een goede vertaling van de klantbehoefte naar een set van eisen dat als input dient voor het aanbestedingsdossier

2.6 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Uitgangspunt voor de planuitwerkingsfase is dat gewerkt wordt vanuit een functionele benadering van de opgave. De kennis van marktpartijen wordt maximaal benut door hen tijdig in het project te betrekken en zo innovaties te stimuleren en kosten te besparen.

De regie over de totstandkoming van een door partijen geaccepteerde specificatie van eisen ten behoeve van de realisatie en het aansturen van adviesbureau(s) berust bij ProRail. In hoofdstuk 3 is de werkwijze en inspanning van ProRail uitgewerkt. Uitgangspunten die ProRail en gemeente overeengekomen zijn zoals beschreven in de intentieovereenkomst zijn leidend.

2.7 Relatie met andere projecten

- Project HOV in 't Gooi (2018-2022)
- Plan Huydecopers (natuurcompensatie A27 Rijkswaterstaat) (periode zomer 2020 (grondwerk) oktober 2020 tot maart 2021 (inrichting en beplanting))

3. Beschrijving projectaanpak

3.1 Werkwijze

In de planuitwerkingsfase voert ProRail de regie over het project. De Gemeente neemt actief deel aan de uitwerking van het project en voert ten behoeve van het project werkzaamheden uit zoals vastgelegd in de intentieovereenkomst.

Het resultaat van de planuitwerkingsfase betreft een door partijen geaccepteerde specificatie van eisen ten behoeve van de realisatie inclusief onderbouwende documenten tot een dusdanig niveau dat:

- Haalbaarheid en maakbaarheid zijn aangetoond in relatie tot kritische eisen, mijlpalen, budget, uitvoerbaarheid, RAMS-aspecten.
- Risico's acceptabel zijn om door de te gaan met de start van aanbesteding
- Een raming van de integrale investeringskosten
- Er voldoende informatie beschikbaar is om tot een ondertekening van de realisatieovereenkomst tussen partijen te komen
- Er voldoende informatie beschikbaar is om voor financierende partijen een definitief Go/No-Go besluit te nemen

Om tot het geformuleerde resultaat van de planuitwerking te komen en invulling te geven aan de doelstelling van het project potentiële opdrachtnemers vroegtijdig te betrekken worden de volgende activiteiten voorzien in de planstudie van het project. In overleg kan besloten worden activiteiten te beleggen bij de ON. Dit betreft een afweging van kosten en risico's.

1. Contracteringsstrategie
 - Mogelijkheden tot een innovatieve aanbesteding en realisatie worden vertaald in een contrateringsvoornemen
2. Inventarisatie eisen en wensen
 - Klanteisen worden verzameld en geregistreerd in een Relatics omgeving (ProLink)
 - Eisen worden vertaald in een basisspecificatie (ProLink)
 - Eisen aan oplevering (PRC00055)
3. Systeemgebied
 - Er wordt een systeemgebied gedefinieerd (vlek) waar binnen de onderdoorgang dient te worden gerealiseerd.
4. Conditionerende onderzoeken
 - Op basis van het systeemgebied wordt er een effectrapportage 2 (ER2) opgesteld.

- In overleg met LJV wordt besloten of het opstellen van een ER3 gewenst is.
 - Onderzoeken die geen onderdeel uitmaken van een ER2, geotechnische bodemkwaliteit en geohydrologische situatie, worden tijdens de planfase door een adviesbureau uitgevoerd op basis van het gedefinieerde systeemgebied.
5. Vastlegging bestaande situatie
 - Inventarisatie bestaande objecten, padenstructuur, bereikbaarheid tijdens bouw, etc.
 6. Risico en kansen analyse incl. actueel dossier
 - Inventarisatie en kwantificering risico's en kansen inclusief definiëren van maatregelen en koppeling met project onvoorzien.
 7. Mijlpalen planning inclusief analyse benodigde TVP's
 8. Duurzaamheidsdocument, Milieu en duurzaamheidstoets
 9. Kostennota projectbeslissing, budgettoets
 10. Realisatieovereenkomst (ProRail en Gemeente Hilversum)
 11. V&G-rapport en V&G-O plan (mogelijk beleggen bij ON)
 12. Projectmanagement en beheersing
 13. Omgevingsmanagement en communicatie

3.2 Producten en beslismomenten

Zie voorgaande paragraaf. Genoemde activiteiten en producten zijn benodigd ten behoeve de projectbeslissing en ondertekening van de realisatieovereenkomst

3.3 Uitvoering en contracten

ProRail besteedt werken, diensten en leveringen uit. Afhankelijk van het soort werk dat we uitbesteden - of de branche die het werk aanneemt - gebruiken we vaste procedures en regelingen. De aanbestedingsrichtlijnen die ProRail hanteert zijn vastgelegd in het aanbestedingsreglement ARN2013.

De contractering dient gericht te zijn op het behalen van kosteneffectieve resultaten. ProRail streeft naar kwaliteit en functionaliteit tegen een reële prijs en een zo hoog mogelijk rendement op het vlak van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor. Daarbij streeft het bedrijf tegelijkertijd naar zo min mogelijk overlast voor vervoerder en omgeving.

Om te ondersteunen bij de technische uitwerking tot en met de projectbeslissing wordt gebruik gemaakt van de raamovereenkomst van het NABO-programma voor engineering. Waar nodig wordt gebruik gemaakt van een abonnement van ProRail bij Aboma ter beoordeling van het V&G-plan en de Risico-inventarisatie en Evaluatie (RI&E) ten

behoefte van het conditioneren van een veilige werkomgeving in het project. Voor het overige zijn er geen opdrachten vanuit ProRail aan derden voorzien in de planuitwerkingsfase.

3.4 Veiligheid

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 of 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.

3.5 Duurzaamheid

ProRail heeft als grote opdrachtgever in de sector een belangrijke verantwoordelijkheid en invloed om spoorinfrastructuur en stations op duurzame wijze te realiseren. Om duurzaamheid te concretiseren wordt gebruik gemaakt van de Aanpak Duurzaam GWW (www.duurzaamgww.nl). Dit is een branche gedragen procesaanpak, waarmee duurzaamheidskansen worden geïnventariseerd, gezamenlijke duurzaamheidsambities worden vastgesteld en vervolgens worden vertaald naar ontwerpkeuzes, eisen en specificaties. Bij de toepassing van de aanpak Duurzaam GWW worden de stakeholders in het project in een zo vroeg mogelijk stadium betrokken.

3.6 Conditioneren

Zie paragraaf 3.1 en effectrapportage 1

3.7 Omgevingsmanagement

Omgevingsmanagement wordt gezamenlijk door ProRail en de Gemeente Hilversum ingevuld. Nadere afspraken over de verdeling van werkzaamheden vindt plaats tijdens de planuitwerking.

3.8 Communicatie

ProRail streeft naar openheid richting de omgeving en wil daarom een proactief communicatiebeleid voeren. Over de concrete uitwerking van de communicatie zullen afspraken gemaakt worden tussen de communicatieadviseurs van ProRail en de Gemeente Hilversum

3.9 Stakeholders

De belangrijkste en nu bekende stakeholders zijn

- Gemeente Hilversum (financier en beheerder)
- Ministerie I&W (financier via programma NABO)
- Gooisch Natuurreservaat

Voor overige secundaire stakeholders zie het initieel behoefte document (IBD).

3.10 Overeenkomst

Voor de start van de realisatiefase zal een realisatie overeenkomst gesloten moeten worden tussen gemeente Hilversum 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, lang kan duren. Daarom zal ProRail een 'juridische intake' houden met de gemeente Hilversum teneinde afspraken te maken om voorspoedig tot een getekende overeenkomst te komen.

4. Organisatie

4.1 Samenwerking met de opdrachtgever

Het project kent twee financiers op basis van een 50/50 verdeling, ministerie I&W (NABO) en de Gemeente Hilversum. Het project rapporteert per kwartaal aan de financiers over voortgang van de werkzaamheden.

4.2 Projectorganisatie

Het primaire projectteam van ProRail en de gemeente Hilversum kent de volgende personen en rollen:

Organisatie en naam		Rol
Maarten Mulder	ProRail	Projectmanager
Leonie Kleinman	ProRail	Projectcoördinator
Jeroen Koolen	ProRail	Rail System Engineer
Eric van Aalst	ProRail	Cost-Engineer
Anton Brand	ProRail	Project-Controller
Jan Willem Lammers	ProRail	Projectleider LJV
Hans van Roekel	Gemeente Hilversum	Projectmanager
Paul Norbart	ProRail	Tendermanager
n.t.b.	ProRail	Jurist

4.3 Overlegstructuur

De overlegstructuur van het project volgt de voortgang van de werkzaamheden en wordt ingericht op basis van de werkzaamheden. Zoveel als mogelijk wordt gewerkt met inhoudelijke ateliers.

In het project wordt geen onderscheidt gemaakt tussen interne en externe voortgangsbesprekingen. Voortgangsbesprekingen vinden plaats op ad-hoc basis en tenminste 1 x per kwartaal, waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande inhoudelijke overlegmomenten. Vanuit ProRail nemen tenminste de projectmanager, RSE en projectcoördinator deel aan het overleg. In dit overleg wordt de voortgang en kwaliteit van de werkzaamheden van het ingenieursbureau bewaakt en worden raakvlakken en aandachtspunten gesignaleerd en besproken, acties afgesproken en uitgezet en de kwaliteit van de samenwerking bewaakt. Voor onderliggend projectplan wordt uitgegaan van een frequentie van 1 x 12 weken.

Intern is een afstemming met ProRail Assetmanagement voorzien in het kader van de procedure PRC00055 die de samenwerking tussen ProRail Projecten en ProRail Assetmanagement regelt.

4.4 Escalatie

Indien op projectmanagementniveau tussen ProRail en Gemeente Hilversum niet tot consensus kan worden gekomen, kan een escalatie worden ingezet. Mocht escalatie noodzakelijk zijn, dan vindt deze aan ProRail zijde plaats langs de lijn van de regiodirecteur Randstad Noord. Bij escalatie wordt een gezamenlijk escalatiedossier opgesteld, wat zowel binnen gemeente Hilversum als binnen ProRail bruikbaar is, teneinde de escalatie doelmatig, effectief en efficiënt te laten verlopen. Het spreekt voor zich dat de doelstelling is om escalatie zoveel mogelijk te voorkomen, door doorlopend te investeren in een goede relatie en samenwerking.

5. Planning

Voor de planuitwerkingsfase wordt uitgegaan van een doorlooptijd van circa vier maanden. Start van de planuitwerking is voorzien in januari 2020. De projectbeslissing is voorzien in Q2 2020. Voor de realisatie wordt zoveel als mogelijk synergie gezocht met andere projecten in het gebied. Realisatie van de onderdoorgang is mogelijk vanaf 2021. De definitieve planning is afhankelijk van procedures en risico's in het project.

Het project heeft de ambitie potentiële opdrachtnemers voor de realisatie in een vroegtijdig stadium te betrekken bij de planuitwerking. Dit kan mogelijk leiden tot een herziening van de fasering.

6. Projectkosten

6.1 Kostenraming

- ProRail en Gemeente Hilversum hebben in 2018 een intentieovereenkomst gesloten waarin op basis van een 50/50 verdeling 1,6 mln. euro beschikbaar is gesteld.
- De investeringsraming voor de voorkeursvariant 'onderdoorgang langzaam verkeer' is geraamd op 2,2 mln. euro (zie kostenmemo 16/07/2019 en SSK-raming 02/09/2019).
- In bestuurlijk overleg tussen ProRail en de Gemeente Hilversum is door de wethouder van de gemeente en de regiodirecteur ProRail een toezegging gedaan voor aanvullend budget (ophoging van 1,6 mln. naar 2,2 mln. euro) op basis van de 50/50 bijdrage.
- Uitgangspunt voor planuitwerking van de onderdoorgang is het projectbudget daarmee vastgesteld op 2,2 mln. euro en onderbouwd in de kostenmemo d.d. 16/07/2019

6.2 Projectbudget

Het projectbudget bij aanvang van de planstudiefase wordt bepaald door de intentieovereenkomst en is vastgesteld op 1,6 mln. euro. Bij ondertekening van de realisatieovereenkomst kan het projectbudget worden gewijzigd (opgehoogd) op basis van de (dan) actuele prognose van investeringskosten. De financieringsafspraken uit de intentieovereenkomst is hierbij leidend voor de verdeling van de bijdrage (50/50).

Het projectbudget voor de planuitwerkingsfase is als volgt opgebouwd:

- Projectmanagement: € 25.000
- Engineering (adviesdiensten): € 45.000

De kosten voor de planuitwerking maken onderdeel uit van de afspraken uit de intentieovereenkomst en worden op basis van een 50/50 verdeling verdeeld tussen ProRail en Gemeente Hilversum. Bij de projectbeslissing wordt een kostenraming opgesteld, afspraken over projectbudget worden opgenomen in de realisatieovereenkomst.

6.3 Cashflow projectuitgaven

In onderstaande tabel zijn in verwachte uitgaven uitgezet in kwartalen. Deze tabel is uitgegaan van de raming voor de voorkeursvariant 'onderdoorgang langzaam verkeer'.

	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Q4 2020	Q1 2021	Q2 2021	Q3 2021	Q4 2021	Q1 2022	Q2 2022	Totaal
PEAT	46.683	46.683	46.683	46.683	31.122	31.122	31.122	31.122	31.122	31.122	373.467
Bouw					288.094	288.094	288.094	288.094	288.094	288.094	1.728.562
Onvoorzien	2.334	2.334	2.334	2.334	15.961	15.961	15.961	15.961	15.961	15.961	105.101
Totaal	49.018	49.018	49.018	49.018	335.177	335.177	335.177	335.177	335.177	335.177	2.207.130

6.4 Financieringsafpraak

- De werkzaamheden van het totale project worden uitgevoerd op basis van cofinanciering van 50% door het Rijk en 50% door de gemeente.
- De kosten voor de planstudie zijn onderdeel van de totale investering van het project en zullen ook op basis van cofinanciering betaald worden. ProRail zal vooraf een indicatie van de kosten overleggen met de gemeente.
- Bij de realisatieovereenkomst zal een kostenraming worden gevoegd.
- Indien een der Partijen het de werkzaamheden aan het project voortijdig beëindigd, draagt deze partij 100% van de reeds gemaakte kosten. Indien Partijen gezamenlijk besluiten het project voortijdig te beëindigen worden de reeds gemaakte kosten op basis van een verdeling van 50%/50% verdeeld.
- Er ligt op dit moment een kostenindicatie voor een onderdoorgang van circa € 2,2 mln. (exclusief btw). Dit is een investeringsraming exclusief gekapitaliseerde onderhoudskosten.

6.5 Toekomstige beheer- en onderhoudskosten

Na realisatie komt de onderdoorgang en de toeritten in beheer en onderhoud van de gemeente Hilversum. De spoorkruisende constructie van de onderdoorgang komt in beheer en onderhoud bij ProRail. De gekapitaliseerde onderhoudskosten van de onderdoorgang voor de komende 10 jaar maken deel uit van de 50/50 afspraken tussen gemeente en Rijk. Ten behoeve van realisatie, beheer, onderhoud en vernieuwing, zullen er nadere afspraken gemaakt worden tussen de gemeente Hilversum en ProRail en worden vastgelegd in een realisatie- en beheer-, onderhoud-, en vervangingsovereenkomst.

6.6 Facturering

De kosten voor de planuitwerkingsfase worden voorgefinancierd uit het beschikbare projectbudget van het NABO-programma. Bij afronding van de planuitwerkingsfase (projectbeslissing) wordt 50% van de gemaakte kosten bij de Gemeente in rekening gebracht. Bestedingen en ontwikkeling van kosten tijdens de planuitwerkingsfase worden per kwartaal gecommuniceerd met de gemeente en het NABO-programma.

6.7 Geldigheidstermijn

Niet van toepassing

7. Projectbeheersing

7.1 Scopemanagement

In dit projectplan met bijlagen is de scope van de werkzaamheden van ProRail in de Planuitwerkingsfase afgebakend. Niet voorziene werkzaamheden worden tijdig besproken met de Gemeente Hilversum en programma NABO. Indien overschrijding van de begroting dreigt, zal ProRail dit tijdig vooraf met gemeente Hilversum en programma NABO bespreken en een offerte uitbrengen voor de aanvullende werkzaamheden.

7.2 Financieel management

Personeel van ProRail dat werkzaamheden voor dit project verricht, verantwoordt 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 het opdrachtbudget en de cashflowprognose. Afwijkingen worden in het voortgangsoverleg besproken en zo nodig bijgestuurd. Indien daartoe aanleiding bestaat zal ProRail de afwijkingen in de cashflowprognose tussentijds aan gemeente Hilversum en het NABO-programma melden

7.3 Planningsmanagement

Voortgang van de werkzaamheden wordt besproken en bewaakt in het voortgangsoverleg. Hiertoe is ondersteuning voorzien van een projectanalist, die de planning bewaakt en daarnaast ook de overallplanning van het project vormgeeft en bijhoudt.

7.4 Kwaliteitsmanagement

Van het hele projectteam wordt verwacht dat in eerste instantie 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.

Eigen verantwoordelijkheid eerst

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 antwoord geeft op de vraagstelling. De medewerker draagt zelf zorg voor een tijdige aanlevering van het resultaat.

Collegiale toets

Documenten die door de projectmanager vastgesteld dienen te worden dienen collegiaal getoetst te worden. De opsteller van het document regelt zelf de collegiale toets en zorgt voor tijdige afhandeling.

Review

Conceptversies van te realiseren (ontwerp)producten doorlopen een reviewproces, waarbij vakdeskundigen van ProRail en externe stakeholders in staat worden gesteld om hun op- en aanmerkingen kenbaar te maken. Vanuit het project wordt vervolgens aangegeven hoe de op- en aanmerkingen verwerkt worden in het definitieve product. Indien nodig wordt een reviewoverleg ingepland om de discussiepunten door te spreken.

7.5 Risicomanagement

Het project maakt bij aanvang van de planstudie aan analyse van de risico's in de planuitwerking en realisatie van het project. Geformuleerde beheersmaatregelen worden tijdens de planuitwerking gemonitord en besproken in de verschillende overlegmomenten. Bij het projectbesluit en de bijbehorende kostenraming wordt een actualisatie van het risicodossier opgesteld en gekoppeld aan het project onvoorzien.

7.6 Voortgang Rapporteren

Per kalenderkwartaal wordt een kwartaalrapportage opgesteld als onderdeel van de kwartaalrapportage van de afdeling Projecten Spoorinfra Corridors Randstad Noord. Hierin is de financiële stand van zaken en actuele prognose opgenomen en worden risico's in de inhoud of voortgang van de werkzaamheden gerapporteerd. De uitsnede van de rapportage inzake het project NABO wordt verstrekt aan de gemeente Hilversum en de programma manager NABO.

7.7 Informatiemanagement

Alle projectdocumenten worden geregistreerd in het projectdossier in SharePoint, het "Elektronisch Document Management Systeem" van ProRail. 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 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). Dit gebeurt via e-mail en voor grote bestanden via ProRail filesender.

Revisiegegevens

#	Versie	Datum	Toelichting wijzigingen
1	1.0	13-4-2018	Initiele versie
2	2.0	13-11-2019	Actualisatie
3	3.0	17-12-2019	Definitieve versie

Colofon

Projectmanager	Maarten Mulder
Afdelingsmanager	Frits Verheij
Distributie	ProRail Manager Corridors Randstad Noord Projectteam ProRail Programma NABO Gemeente Hilversum, H. van Roekel

Documentsjabloon	Documentsjabloon Projectplan
Eigenaar:	Voorzitter Infra Multi Projectboard
Beheerder:	Beheerteam Projectplan
Kernmerk:	DC20150004-1016099203-1631
Versie:	1.0
Status:	Definitief, 13-07-2017

AUTORISATIE

Projectmanager Projecten	Naam: Maarten Mulder	Voor akkoord: Datum:
Afdelingsmanager Projecten	Naam: Frits Verheij	Voor akkoord: Datum:

