

R-538800 – Verbetering station Nijmegen Heyendaal

Projectplan Uitwerken Variant en Uitvoeren Realisatiefase



AUTORISATIE

Projectmanager Projecten	Naam: Henk Bulthuis	Voor akkoord: Datum:
Afdelingsmanager Projecten	Naam: Bert Kassies	Voor akkoord: Datum:

Van Henk Bulthuis
Eigenaar Henk Bulthuis

Kenmerk ntb
Versie 2.0
Datum 19 oktober 2020
Onderwerp Documentsjabloon Projectplan
Status Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Voorgeschiedenis	4
1.2	Doel van het projectplan	4
2	Projectomschrijving	5
2.1	Klantvraag	5
2.2	Projectdoelstellingen	6
2.3	Projectfasering	6
2.4	Projectresultaat	7
2.5	Projectscope	7
2.6	Uitgangspunten en randvoorwaarden	7
2.7	Relatie met andere projecten	8
3	Beschrijving projectaanpak	9
3.1	Werkwijze	9
3.2	Beslismomenten en producten	9
3.3	Contracten en uitvoering	10
3.4	Veiligheid	11
3.5	Duurzaamheid	11
3.6	Conditioneren	11
3.7	Omgevingsmanagement	11
3.8	Communicatie	12
3.9	Overeenkomst	13
4	Organisatie	14
4.1	Samenwerking met de opdrachtgever	14
4.2	Projectorganisatie	14
4.3	Overlegstructuur	16
4.4	Escalatie	16
5	Planning en Risico's	17
5.1	Planning	17
5.2	Risico's	17
6	Projectkosten	18
6.1	Kostenraming	18
6.2	Projectbudget	19
6.3	Cashflow projectuitgaven	19
6.4	Financieringsafpraak	19
6.5	Toekomstige beheer- en onderhoudskosten	20
7	Projectbeheersing	21
7.1	Scopemanagement	21
7.2	Financieelmanagement	21
7.3	Planningsmanagement	21
7.4	Kwaliteitsmanagement	21
7.5	Risicomanagement	21
7.6	Voortgang Rapporteren	21
7.7	Contractmanagement	21
7.8	Raakvlakmanagement	22
7.9	Overdrachtsmanagement	22
7.10	Documentmanagement	22
8	Bijlagen	23
9	Revisiegegevens	24

1 Inleiding

1.1 Voorgeschiedenis

Het campusstation Nijmegen Heyendaal is met gemiddeld 8.000 trein in-en uitstappers en ruim 7.500 extra bus uitstappers, waarvan de helft ook de stations traverse gebruikt als interwijk verbinding, het 3egrootste station van de regio Arnhem –Nijmegen. Echter voldoet dit station niet meer aan de eisen en status die bij deze hoeveelheden reizigers horen. Het is nu een transferknelpunt.

Zowel de transferruimte als de uitstraling van het station met haar aansluiting op de omgeving komen zwaar te kort. Hierbij wordt niet voldaan aan de beheernormen van ProRail waarbij zelfs afkeurnormen worden overschreden (RLN00286 OBA).

De traverse en de vaste trappen zijn te smal en de perrons zijn niet breed genoeg voor het groeiend aantal reizigers. ProRail heeft daarom recent enkele maatregelen genomen om de capaciteit te verruimen in de vorm van de verbreding van perrondelen en de realisatie van extra tijdelijke trappen. Het transferknelpunt van de traverse en goede spreiding op het perron is hiermee niet opgelost.

Ook de levensduur van enkele objecten zoals de traverse is voorbij. Met kleine maatregelen wordt de traverse nu “in leven gehouden”

In de directe omgeving van het station ontstaan ook onveilige situaties op en rond de fietsroute langs de Heyendaalseweg. Op meerdere plaatsen komen kruisingen voor tussen fietsers en bus-, auto-en voetgangersverkeer. Een goed voorbeeld hiervan is de Kiss & Ride aan de Verlengde Groenestraat, waar auto's het drukke fietspad van de Heyendaalseweg kruisen.

Eerder is een quickscan scenariostudie uitgevoerd om het station weer de uitstraling en de functie te geven die horen bij dit transferknooppunt in samenhang met de omgeving. In deze studie zijn een drietal scenario's voor de inrichting van het station onderzocht. Op bestuurlijk niveau is een voorkeurscenario vastgesteld (scenario 2). Dit scenario kenmerkt zich door handhaving van de perrons op de huidige locatie, een verschuiving van de huidige traverse naar het westen en een extra loopverbinding tussen de perrons langs de Heyendaalseweg. Een belangrijk aspect hierbij is het spreiden van reizigersstromen geweest.

Scenario 2 is verder uitgewerkt in de variantenstudie. De variantenstudie vormt het eerste deel van de planuitwerkingsfase.

In deze fase is afgeweken van de traditionele werkwijze waar ProRail de trekker zou zijn: Provincie Gelderland en Gemeente Nijmegen als opdrachtgever en ProRail als toetsende partij. Variant 3 is gekozen als voorkeursvariant. Deze variant voldoet het beste aan de vastgestelde projecteisen die aan het begin van deze variantenstudie zijn bepaald en tijdens de studie zijn aangescherpt. Daarbij wordt het functioneren van het station en de veiligheid voor de reiziger met variant 3 ten opzichte van de overige varianten tot een hoger gewenst niveau gebracht. Dat is een belangrijke factor in de keuze van deze voorkeursvariant. Deze variant maakt het mogelijk een duurzame en toekomst vaste structuur te genereren die ruimte geeft aan stedenbouwkundige verdichting en die de ketenvoorzieningen zo optimaal mogelijk laat aansluiten.

1.2 Doel van het projectplan

Het doel van het projectplan is tweeledig; het dient als onderbouwing voor de aanbidding en tevens 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 projectplan dient als leidraad voor het projectteam van ProRail, opdrachtgevers 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 de Opdrachtgevers en ProRail.

2 Projectomschrijving

2.1 Klantvraag

De provincie Gelderland en de gemeente Nijmegen hebben ProRail gevraagd het project ter verbetering van de transferruimte en de uitstraling van station Nijmegen Heyendaal over te nemen na het gereed komen van de door hun uitgevoerde variantenstudie incl. de benodigde financiering.

De logische vervolgstap is om een uitwerkingsslag te maken van de voorkeursvariant. Deze fase noemen we "Uitwerken variant". Hierdoor neemt de onzekerheid en daarmee bandbreedtereservering van de investeringsraming verder af en kan er gedetailleerder naar de deelvraagstukken binnen het ontwerp en de inpassing in de stationsomgeving worden gekeken.

Samengevat zijn de onderstaande stappen in de volgende fase o.a. benodigd:

- Uitwerking voorkeursvariant tot een voorkeursontwerp,
- Nadere verdieping van de CRS/SRS naar een SSRS (subsysteem stappen binnen de SRS),
- Verdiepingsslag in de conditionerende onderzoeken met aanvullende veldonderzoeken,
- Aanscherpen SSK kostenraming,
- Verdere deling van informatie, participatie en communicatie met de stakeholders van het project passend bij het vervolg van het proces,
- Opstellen overeenkomst uitvoeringsbeslissing tussen de partners van het project (realisatie overeenkomst),
- Opstellen aanbestedingsaanpak in een contracteringsplan,
- Opstellen aanbestedingsdossier uitvoering,
- Inzicht in benodigde vergunningen,
- Verdere invulling van de duurzaamheidsambitie.

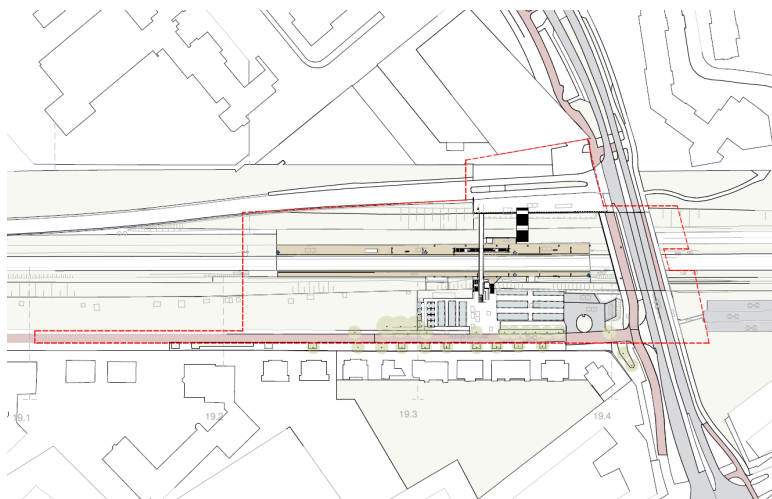
Na de fase Uitwerken Variant volgt de aanbesteding van de uitvoering en vervolgens de realisatie.

De scope van het project bestaat uit het station en de directe stationsomgeving (waaronder fietsenstallingen, het voorplein, een K&R-voorziening, bushalte, het viaduct Heyendaalseweg en de herinrichting van de Verlengde Groenestraat).

Tevens dient aansluiting te worden gezocht met de eventuele ontwikkelingen vanuit de gemeente in de nabijheid van het station, bijvoorbeeld rond het busplein.

Belangrijk onderdeel van de uitwerking van de variant is het vaststellen van de raakvlakken met de omgeving en deze op de juiste manier in vullen. Bijvoorbeeld geleidelijnen, bestrating, verlichting etc.

Zie onderstaande afbeelding voor de demarcatie van het plangebied.



Figuur 1: gebiedskaart locatie met demarcatie projectgebied

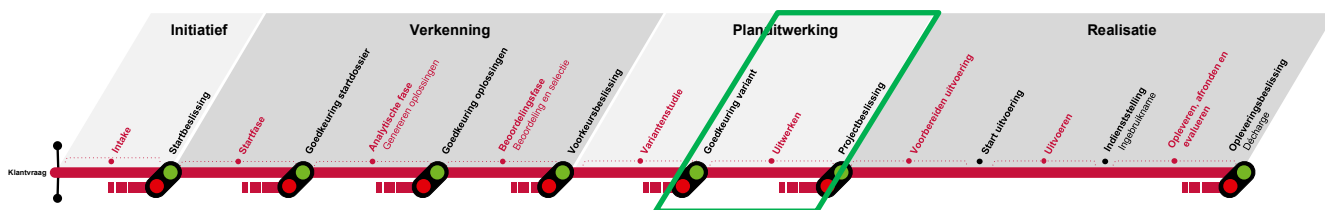
2.2 Projectdoelstellingen

Het doel van de fase Uitwerken Variant is te komen tot een voorkeursontwerp dat gedragen wordt door de stakeholders en leidt tot de uitvoeringsbeslissing, in het kernproces van ProRail Projectbeslissing genoemd. Op basis hiervan wordt het aanbestedingsdossier voor uitvoering opgesteld, zodat de vervolgfase Realisatie kan worden gestart met het aanbesteden van de werkzaamheden.

In dit projectplan wordt alleen gevraagd opdracht te verstrekken aan ProRail voor de fase Uitwerken Variant. Dit leidt tot de Projectbeslissing in het Bestuurlijk Overleg. Na een positieve Projectbeslissing start ProRail de aanbesteding. Bij een succesvolle aanbesteding wordt gestart met de uitvoering. Onderdeel van de Projectbeslissing is een bijgewerkt Projectplan voor de gehele realisatie fase incl. indienstelling en decharge. Dit projectplan beschrijft zowel de 1^e fase, Uitwerken Variant als de 2^e fase, Realisatie.

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.



2.4 Projectresultaat

Het resultaat van de fase Uitwerken Variant 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,
- Er een raming is 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 en de aanbesteding te starten.

2.5 Projectscope

De scope van dit project is globaal het gebied dat in figuur 1 rood omkaderd is en betreft de benodigde aanpassingen aan het station en de omgeving rond het station conform de producten van de planuitwerkingsfase zoals opgenomen in de CRS/SRS.

De volgende objecten zijn onderdeel van de scope:

- Stijpunten (liften en trappen),
- Perron (perrons, talud, outillage),
- Traverse en viaduct,
- Terreininrichting (o.a. bestrating beide zijden station, fietsenstalling, landmark t.b.v. vergroten herkenbaarheid station op maaiveld niveau, parkeerplaatsen voor auto's en NS Taxi),
- Kabels & Leidingen en Installaties.

2.6 Uitgangspunten en randvoorwaarden

De volgende uitgangspunten en randvoorwaarden zijn bekend en worden door ProRail opgepakt

- De realisatieovereenkomst is voor de start van de aanbesteding de uitvoering ondertekend,
- Afstemming over het Spoorbeeld met Bureau Spoorbouwmeester (BSM) dient nog plaats te vinden,
- Afstemming met de beheerder van het station (NS Stations) heeft beperkt plaatsgevonden en vraagt aandacht,
- De grondverwerving is tijdig geregeld,
- Nader onderzoek naar raakvlakken met kabels & leidingen is noodzakelijk en heeft een hoog risico profiel,
- Stikstof en PFAS effecten zijn nog niet bekend,
- Voldoende buitendienststellingen zijn beschikbaar in het jaar of de jaren van uitvoering,
- Benodigde vergunningen worden tijdig verstrekt,
- De uitgesproken duurzaamheidsambitie dient nog omgezet te worden naar concrete eisen en wensen in het voorkeursontwerp,
- Bij de gemeente bestaat de wens meer beschutting op het station te realiseren. Dit kan ook de herkenbaarheid van het station verhogen. Vanuit kosten oogpunt tot nu toe niet opgenomen in het ontwerp. Goede afweging gewenst tussen nut en kosten.

In de zomer van 2020 heeft ProRail reeds overleg gevoerd met zowel BSM als NS Stations. Beide partijen hebben het rapport van de varianten studie beoordeeld. Beide partijen hebben een aantal kanttekeningen geplaatst bij de gekozen variant. Bij de start van de volgende fase worden 1 of meerdere sessies georganiseerd om de kanttekeningen te bespreken, wat kan leiden tot een aanpassing van de gekozen variant.

2.7 Relatie met andere projecten

Op dit moment wordt één ander project onderkend waar een raakvlak mee is: Elektrificatie Maaslijn.

Algemeen wordt door betrokkenen gesteld dat de werkzaamheden aan het station gereed moeten zijn voordat de Elektrificatie wordt gerealiseerd, o.a. vanwege de verwachting dat de Elektrificatie meer in- en uitstappers genereert. De Elektrificatie is gepland in 2023 of 2024.

Het ProRail stationsprojectteam stemt regelmatig zowel inhoud als proces af met het ProRail projectteam Elektrificatie Maaslijn.

Op dit moment zijn de volgende raakvlakken bekend:

- Gezamenlijke TVP's benutten,
- Plaatsing bovenleiding portalen afstemmen. In het ontwerp van de Elektrificatie is uitgegaan van de bestaande perrons. Dit betekent dat de portalen midden in de nieuwe perrons worden geplaatst, wat niet wenselijk is. Dit is reeds besproken met het projectteam Elektrificatie Maaslijn. Bij de plaatsing van de portalen wordt rekening gehouden met de aanpassingen van de perrons zodat voorkomen wordt dat de portalen in de perrons geplaatst worden,
- Perronverlenging-eis vanuit Elektrificatie afstemmen. Deze scope wordt overgedragen aan het stationsproject incl. de benodigde financiën,
- Toegankelijkheid borgen, met name de perronhoogte (76 cm),
- Communicatie en omgevingsmanagement,
- Locatie spoorinfra kasten t.b.v. beveiliging bepalen.

Een bekend raakvlak is de beperkte hoogte van het viaduct Heyendaalseweg in relatie tot de bovenleiding. Hiervoor dient ontheffing aangevraagd te worden door Elektrificatie Maaslijn. Op basis van de nu voorliggende doeltracés heeft dit geen gevolgen voor het stationsproject.

3 Beschrijving projectaanpak

3.1 Werkwijze

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.

De variantenstudie is niet door ProRail uitgevoerd, maar door Arcadis in opdracht van de Provincie Gelderland en de gemeente Nijmegen. ProRail hanteert voor het volledig afronden van deze fase het seinformulier Goedkeuring Variant. Het seinformulier is als bijlage opgenomen. Hieruit blijkt dat een aantal expertise gebieden niet zijn ingezet. Dit betreft de volgende:

- Business case,
- Risico dossier,
- SRS/SSRS,
- Verificatie & Validatie proces,
- RAMSHE-LCM analyse,
- Effectrapportage III conditionering, alleen 1^e inventarisatie,
- Veiligheid.

Deze onderdelen dienen in Uitwerken Variant alsnog uitgewerkt te worden door ProRail i.s.m. de betrokken partijen.

Tevens dient een verificatie te worden uitgevoerd op de volledigheid en juistheid van de gekozen variant t.o.v. de ontwerpvoorschriften van ProRail. Ontwerpvoorschriften ontwikkelen zich in de tijd en sinds 2018 zijn er wijzigingen en aanvullingen geweest.

De volgende projectfasen zijn te onderscheiden:

- Fase 1: Uitwerken Variant,
- Fase 2: Realisatie,
 - Voorbereiden uitvoering,
 - Uitvoering,
 - Opleveren, afronden en evalueren.

Jaarlijks of tenminste bij iedere fase overgang, wordt een samenwerkingsinterventie (zoals een project start-up (PSU)/ project follow-up (PFU)) georganiseerd. De samenwerkingsinterventie heeft als doel te reflecteren op de samenwerking en het proces waar nodig is aan te scherpen/bij te stellen. Opdrachtgevers, opdrachtnemers en ProRail projectteamleden nemen hier aan deel.

3.2 Beslismomenten en producten

Elke fase kent een beslismoment op basis van 1 of meerdere producten. Op basis van een positieve besluitvorming van Opdrachtgever en ProRail kan de volgende fase gestart worden.

Fase	Toetsbare Producten	Besluitvorming?
Uitwerken Variant	• Voorkeursontwerp dossier	√
	• Realisatieovereenkomst	√
	• Bijgewerkte Stakeholderanalyse	√
	• Communicatieplan	√
	• Contracteringsplan	√
	• Realisatie planning	√
	• Risico dossier	√
	• Conditioneringsplan	√

	• Kostennota (incl. bijgewerkte SSK raming) • Aanbestedingsdossier • Benodigde vergunningen • V&G plan ontwerpfase • Bijgewerkt V&G dossier • Plan veilige transfer en veilige bereidbaarheid ontwerpfase • TVP plan	√ √
Voorbereiden uitvoering	• Gunningsbeslissing • Uitvoeringsontwerp • Uitvoeringsdossier • V&G plan uitvoeringsfase • Bijgewerkt V&G dossier • Plan veilige transfer en veilige bereidbaarheid uitvoeringsfase • Bijgewerkt risico dossier • Bijgewerkt communicatieplan	√ √ √
Uitvoering	• Indienststelling • (Aangepaste) Beheer en instandhoudingsovereenkomst	√ √
Opleveren, afronden en evalueren	• Opleverdossier • V&V eindrapport • In beheer name • Projecteindrapport • Projectevaluatie • Project prestatie onderzoek • Overdrachtsdocument duurzaamheid	 √ √ √ √

√ geeft aan voor welke producten besluitvorming nodig is door opdrachtgevers en ProRail

3.3 Contracten en uitvoering

ProRail besteedt werken, diensten en leveringen uit. Afhankelijk van het soort werk dat wordt uitbesteed - of de branche die het werk aanneemt – worden vaste procedures en regelingen toegepast. De aanbestedingsrichtlijnen die ProRail hanteert zijn vastgelegd in het aanbestedingsreglement ARN2016.

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.

Het beleid binnen ProRail is dat aanbesteed worden op basis van de UAV-gc contractvoorwaarden. Dat houdt in dat ProRail de aannemer vraagt om een gedetailleerd uitvoeringsontwerp te maken en zelf het logistieke bouwproces te bedenken.

Voor dit project worden de volgende contracten voorzien:

Contract	Aanbestedingsvorm	Organisatievorm
Engineering incl. uitvoeringsbegeleiding	Dienst op basis van inkoopvoorwaarden	Meervoudig onderhands of Europese aanbesteding
Realisatie contract	UAV-gc, D&C/E&C	Europese aanbesteding, geen erkenning

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 veiligheidsrelevantie en de belangrijkheid van de wijziging uitgevoerd. Het resultaat van deze beoordeling wordt vastgelegd in het Infoblad IDS en Veiligheid. Bij de verdere beheersing van veiligheidsrisico's wordt gebruik gemaakt van de productplaat Veiligheid.

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.

Deze aanpak is tijdens de variantenstudie gehanteerd door het invullen van de Omgevingswijzer en het Ambitieweb. Dit heeft geleid tot een overzicht van kansen en valkuilen met betrekking tot alle thema's. De kansen dienen in de fase Uitwerken Variant verder uitgewerkt te worden in concrete maatregelen waarbij getoetst wordt op haalbaarheid, ambitie, borging in contract, financiële consequenties qua investering en beheersmatige aspecten.

3.6 Conditioneren

Omgevingsbelangen zijn voor een groot deel vastgelegd in wet- en regelgeving. Het is voor ProRail als maatschappelijke organisatie van groot belang dat projecten compliant worden gerealiseerd, dus in overeenstemming met die wet- en (interne) regelgeving.

Tijdens de variantenstudie van Arcadis is een 1^e impactanalyse gemaakt incl. aanvullende onderzoeken voor de disciplines met een gemiddeld en hoog risicoprofiel. Tijdens de fase Uitwerken Variant gaat de afdeling LJV van ProRail bepalen welke conditionerende activiteiten benodigd zijn. De resultaten en bevindingen van de onderzoeken worden vastgelegd in een Effectenrapportage incl. opname hiervan en in het aanbestedingsdossier.

3.7 Omgevingsmanagement

Omgevingsmanagement is het geheel aan activiteiten gericht op het zo goed mogelijk beheersen van het raakvlak tussen projectbelangen en omgevingsbelangen, in dienst van het project.

Binnen omgevingsmanagement onderscheiden we 4 deelprocessen:

- Stakeholdermanagement,
- Communicatie (zie paragraaf 3.8),
- Conditionering (zie paragraaf 3.6),
- Buitendienststellingsmanagement.

Stakeholdermanagement

De meeste stakeholders zijn tot nu toe goed betrokken bij het proces. Bureau Spoorbouwmeester en de beheerders (ProRail beheer en NS Stations) nog niet. Dit wordt tijdens Uitwerken Variant alsnog gedaan. Dit kan leiden tot voorstellen de gekozen variant bij te stellen. Er kan geen sprake zijn van een andere variant uit te werken. Indien dit het geval is wordt dit via de project organisatie (zie hoofdstuk 4) besproken met de opdrachtgevers en stakeholders.

Alle stakeholders worden uiteraard betrokken bij de volgende fase.

Buitendienststellingsmanagement

ProRail is verantwoordelijk voor de verdeling van de capaciteit op het spoor. Naast de vervoerders moeten ook projecten in het najaar, 2 jaar voor uitvoering, hun capaciteitsaanvragen indienen bij Capaciteitsmanagement (CM). CM legt alle wensen naast elkaar en zoekt de voor iedereen optimale oplossing. In augustus, in het jaar voor uitvoering, maakt CM de definitieve capaciteitsverdeling van het volgende jaar bekend. Daarmee is het duidelijk wanneer er treinvrije perioden beschikbaar zijn voor projecten. Ook wordt in deze slag bepaald welke projecten worden geclusterd in een treinvrije periode en welk project hierin coördinerend wordt.

Buitendienststellingsmanagement bevat daarnaast voor projecten het hele daadwerkelijke buitendienststellingsproces om de beschikbare treinvrije perioden ook te kunnen gaan benutten en het spoor buiten dienst te kunnen stellen. Daarvoor moet de Verkeersleiding op de hoogte zijn, de bovenleiding afgeschakeld kunnen worden, de beheerder worden meegenomen en zijn allerlei andere maatregelen nodig om veilig aan de infrastructuur te kunnen werken en weer veilig in dienst te kunnen nemen.

Een specifiek item binnen buitendienststellingsmanagement is het verbussings-proces. Hierbij worden in overleg met de vervoerder(s) afspraken gemaakt over de benodigde bus inzet tijdens een buitendienststelling incl. de verdeling van de kosten hiervan.

3.8 Communicatie

Publieks- en Omgevingscommunicatie zorgt voor informatie-uitwisseling met de omgeving van een (bouw)project en creëert daarmee wederzijds begrip en draagvlak tussen de opdrachtgever/projectorganisatie en haar verschillende doelgroepen. Deze vorm van communicatie is met name extern gericht.

Vanuit ProRail is aansluiting gezocht bij het project “Elektrificatie Maaslijn”. De beide project zijn dusdanig verbonden met elkaar dat de afstemming tussen beide continue dient plaats te vinden.

ProRail is in de lead voor de communicatie. Eventuele berichtgeving richting media loopt primair via ProRail en altijd in goede afstemming vooraf met de Provincie en de Gemeente. Deelname van andere stakeholders (bijv. Arriva) dient nog afgestemd te worden.

De vorm van samenwerking met de opdrachtgevers (communicatie team) dient nog ingevuld te worden.

De 1^e stap voor het communicatie team is de formele aankondiging dat het station “op de schop gaat”. Dit is nu gepland na de zomer als ook een proef wordt uitgevoerd door ProRail om de huidige transferproblematiek met een tijdelijke maatregel te testen. Hierbij wordt gedacht aan een handeling op het station, alsmede een bord op het station waarop de plannen worden weergegeven. Arriva wordt hierbij betrokken. Het ministerie van I&W moet hierbij worden uitgenodigd. Tevens dient de omgeving geïnformeerd te worden.

3.9 Overeenkomst

Voor het uitvoeren van de 1^e fase “uitwerken variant” kan volstaan worden met een garantstelling van de opdrachtgever voor de kosten van ProRail en het in te huren ingenieursbureau.

Voor de realisatie fase dient een realisatie overeenkomst te worden gesloten.

De afdeling LJV Juridische zaken privaatrecht stelt deze overeenkomst op. De eindverantwoordelijkheid voor de juridische inhoud ligt bij LJV.

De Provincie Gelderland en de Gemeente Nijmegen vragen medewerking van ProRail voor het realiseren van dit project. De overeenkomst wordt gesloten tussen ProRail en de opdrachtgever. Deze overeenkomst regelt realisatie, beheer en instandhouding.

Op basis van artikel 40 van de beheerconcessie moeten de kosten die ProRail maakt om mee te werken aan een verzoek van een derde volledig voor rekening van de derde komen. Dit zijn de kosten voor de inzet van ProRail en de door haar gecontracteerde ingenieursbureaus, aannemers etc. tijdens de voorbereiding, realisatie, beheer, onderhoud en vernieuwing van het project.

Voor de start van de realisatiefase dient een overeenkomst gesloten te worden tussen de Opdrachtgever, in dit geval de Gemeente Nijmegen, en ProRail. In deze overeenkomst worden de wederzijdse rechten en plichten vastgelegd voor aanleg, beheer en instandhouding van het 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 Opdrachtgever teneinde afspraken te maken om voorspoedig tot een getekende overeenkomst te komen.

De bijdrage die door het ministerie van I&W is toegezegd is exclusief BTW. Er is geen BTW opslag omdat ProRail aan de regionale partijen geen BTW in rekening brengt. Gelet op de vele discussies en ontwikkelingen op dit vlak wordt voorgesteld dit in de realisatie overeenkomst te laten vastleggen. Deze stellingname klopt niet en kan zo niet in de realisatie overeenkomst worden opgenomen.

Betalingen door derden worden alleen zonder BTW door ProRail in rekening gebracht als het werkzaamheden betreffen voor de Hoofd Spoorweg Infrastructuur (HSWI).

Bijvoorbeeld werk aan het spoor of hier aan de perrons, liften en trappen. Voor andere scope (onderdoorgangen, fietsstallingen, pleinen etc.) is de regel dat ProRail wel BTW in rekening brengt bij de derde.

Ook als ProRail een Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO) wordt geldt dat een betaling door een derde voor HSWI zonder BTW in rekening wordt gebracht. Het verschil met de huidige situatie is dat de kosten voor ProRail toenemen, omdat een ZBO de BTW op de kosten van de aannemers niet meer in aftrek kan brengen. De staatssecretaris heeft toegezegd dat derden geen nadeel mogen ondervinden van de zbo-vorming.

Inmiddels is er een concept ministeriële regeling, waarin wordt vastgelegd dat het btw-nadeel niet voor rekening van de derde komt. In praktijk zal ProRail dit nadeel zelf in rekening brengen bij IenW. De toezegging zal dus wettelijk geregeld worden, maar het is nog een concept waar de derde op dit moment nog geen rechten aan kan ontleen.

Voor werkzaamheden die niet de HSWI betreffen verandert er niets.

4 Organisatie

4.1 Samenwerking met de opdrachtgever

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de verschillende betrokken partijen met elkaar samenwerken en overleggen. De rollen en verantwoordelijkheden worden beschreven incl. de mogelijkheid voor escalatie.

4.2 Projectorganisatie

In deze paragraaf wordt de externe en interne projectorganisatie beschreven voor de fase uitwerking variant. Mogelijk wordt deze organisatie aangepast bij de start van de uitvoering.

De projectorganisatie bestaat uit 3 niveaus:

1. Bestuurlijk Overleg (BO),
2. Extern Project Team (EPT),
3. ProRail Intern Project Team (IPT).

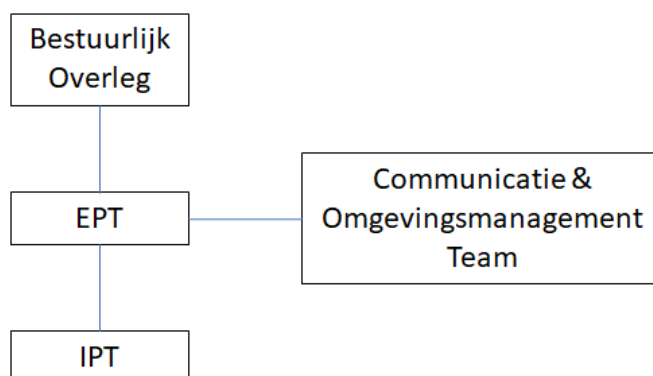
Het Bestuurlijk Overleg fungeert als stuurgroep en is eindverantwoordelijk voor het project. Wijzigingen in scope, tijd en geld worden hier voorgelegd ter besluitvorming door het projectmanagement team. Het Bestuurlijk Overleg besluit op basis van unanimititeit conform de op te stellen Realisatie Overeenkomst.

In het EPT bespreken de projectmanagers van de Provincie, de Gemeente en ProRail de voortgang van het project. Wijzigingen in scope, tijd en geld worden hier besproken en voorbereid voor besluitvorming in het BO. Communicatie en omgevingsmanagement wordt vanuit het EPT aangestuurd. Er komt een communicatie en omgevingsmanagement team waarin Gemeente, Provincie en ProRail deelnemen.

Het communicatie en omgevingsmanagement team zorgt voor het betrekken van de overige stakeholders:

- NS Stations,
- ProRail Beheer Stations,
- Bureau Spoorbouwmeester,
- Vervoerders Arriva en Breng,
- Bewoners Verlengde Groenestraat,
- Campuspartners (Universiteit, UMC, HAN en ROC) vertegenwoordigd in de project/werkgroep Duurzaam Bereikbaar Heyendaal.

Het IPT is verantwoordelijk voor de dagelijkse uitvoering van het gehele project en rapporteert periodiek aan het EPT over de voortgang van de werkzaamheden, risico's, financiën, planning etc. IPT contracteert uitvoerende partijen (bijv. ingenieurs bureaus, aannemers).



In het Bestuurlijk Overleg hebben zitting:

- Gedeputeerde Jan van der Meer namens de Provincie,
- Wethouder Harriët Tiemens namens de Gemeente,
- Dorothé Wennekendonk namens ProRail.

In het Extern Project Team hebben zitting:

- Cor Hartogs namens de Provincie,
- Monique de Krijger namen de Gemeente (proces),
- Henk Bulthuis namens ProRail.

De agenda voor elk EPT wordt vooraf in gezamenlijk overleg bepaald.

Daarnaast kunnen namens de Gemeente Jasper Meekes (mobiliteit), Joost van der Zanden (landschapsarchitect), Arie de Bie (verkeerskundige) en Mark Vermeulen (projectleider uitvoering) deelnemen als dit gewenst is.

Het communicatieteam bestaat uit:

- Eefje Smeets namens ProRail,
- Vera Nijhuis (communicatie) en Freico Amberg (woordvoering) namens de Gemeente,
- Petra Borsboom namens de Provincie.

Omgevingsmanagement wordt gedaan door:

- Jan Willem Lammers namens ProRail,
- Mark Vermeulen namens de Gemeente,
- Cor Hartogs namens de Provincie.

Het Interne ProRail projectteam bestaat uit:

Rol	Naam	verantwoordelijkheid
Projectmanager	Henk Bulthuis	Realiseren project binnen in dit plan beschreven kaders
Projectcoördinator	Jan Willem Wieltink	Bewaken procesgang, aanleg en onderhoud projectdossier
Projectcontroller	Sebastiaan Nutters	Monitoren uitnutting budget, proactief adviseren over voorgang, opstellen reguliere rapportages
Rail Systems Engineer	Nico Versnel	Technisch inhoudelijk verantwoordelijk voor het eindresultaat van het project
Tendermanager	Marijke van Laar	Maken contractstukken en contractering benodigde partijen
Kostendeskundige	Robert Krijgsman	Beoordelen en proactief adviseren over voorgelegde offertes
LJV team	Jan Willem Lammers	Tijdige verwerving benodigde vergunningen en omgevingsmanagement
Projectplanner en analist	Gert Nijhoff	Opstellen projectplanning en risico dossier en proactief daarover adviseren

Bouwmanager	Ntb	Begeleiding van de bouwactiviteiten
Bouwadministrateur	Ntb	Aanleg en onderhoud bouwdoosier
Communicatieadviseur	Eefje Smeets	Opstellen en uitvoeren communicatie plan in nauwe samenwerking met de communicatie adviseurs van opdrachtgever(s)

Mogelijk dat tijdens de bouwwerkzaamheden een bouwteam overleg wordt geïntroduceerd als daar behoefte aan bestaat bij opdrachtgever(s).

4.3 Overlegstructuur

De volgende overleg structuur wordt gehanteerd:

- Bestuurlijk Overleg: 2 * per jaar,
- EPT: 4-wekelijks,
- IPT: 2-wekelijks.

4.4 Escalatie

Via de projectorganisatie.

5 Planning en Risico's

5.1 Planning

De planning incl. mijlpalen ziet er als volgt uit:

	2020			2021				2022				2023				2024	
Activiteit	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Projectplan schrijven																	
Opstellen contracteringsplan																	
Aanbesteden uitwerken variant																	
Uitwerken variant																	
Opstellen realisatie overeenkomst																	
Mijlpaal: Uitvoeringsbeslissing																	
Aanbesteden uitvoering																	
Uitvoeringsontwerp maken																	
Uitvoeren																	
Mijlpaal: Indienststellen																	
Opleveren en evalueren																	
Mijlpaal: Opleverbeslissing																	

Deze planning sluit aan op de planning van de Elektrificatie Maaslijn. Beide projectteams dragen zorg dat dit blijft aansluiten. ProRail heeft tevens een Masterplan proces waarin beide werken qua timing op elkaar worden afgestemd en waar mogelijk werk met werk wordt gemaakt.

5.2 Risico's

In de variantenstudie is geen initieel risico dossier opgesteld. Dit wordt tijdens de Uitwerking Variant alsnog gedaan.

Op dit moment zijn de volgende risico's in beeld:

- Raakvlak met het project Elektrificatie Maaslijn (zowel qua inhoud als qua planningsproces),
- Financiën (zie paragraaf 6.1),
- PFAS en stikstof (er zijn Natura2000 gebieden in de buurt) waren ten tijde van de varianten studie geen risico. Overige conditioneringswerkzaamheden en risico's beperkt opgenomen in de SSK-raming,
- In de variantenstudie hebben de betrokken partijen een duurzaamheidsambitie uitgesproken voor dit project. Echter concrete acties, werkzaamheden toepassingen zijn nog niet opgenomen in het ontwerp en de SSK-raming. Het is bekend dat duurzame oplossingen vaak extra investeringen vragen en zich op termijn terugbetalen,
- Kanttekeningen gemaakt door Bureau Spoorbouwmeester en NS Stations (dit kan leiden tot aanpassingen in het ontwerp).

6 Projectkosten

6.1 Kostenraming

ProRail voert de werkzaamheden uit op basis van regie. Alle bedragen zijn exclusief BTW en van prijspeil 2018, tenzij anders vermeld.

Kostenraming	Voorziene kosten				Risico-reservering	Totaal (P85)	Onzekerheids-reserve	Totaal (P85)
	PA	ET	BOUW	Overige kosten		Totaal (excl. OZR)		Totaal (incl. OZR)
Uitwerking variant	-	170.479			17.048	187.527		
Realisatie	849.831	424.915	5.948.813	1.473.346	869.691	9.566.596		
Totaal	849.831	595.394	5.948.813	1.473.346	886.738	10.729.535	3.218.860	13.948.395

De bedragen corresponderen met de door Arcadis opgestelde deterministische kostennota en zijn op prijspeil 2018. Volgens Arcadis bedragen de totale projectuitgaven € 10,7M met een marge van +/- 30%.

ProRail heeft de volgende kanttekeningen bij deze raming:

- Het gehanteerde prijspeil is jaar 2018. De verwachting is dat de uitvoering in 2023 plaatsvindt. Uitgaande van een jaarlijkse prijspeilcorrectie van 2% en de cashflow prognose uit paragraaf 6.3 leidt dit tot een extra kostenpost van € 0,8M,
- Voor de fase Uitwerken Variant is € 187K opgenomen. Dit is onvoldoende voor ProRail en de kosten van het in te huren ingenieurs bureau. Verwachting is dat dit meer dan verdubbelt,
- Conditioneringskosten worden te laag ingeschat (€ 240K). Met name K&L derden lijkt onderschat. In 2018 was nog geen sprake van de problematiek rond PFAS en stikstof. Dit dient nu wel meegenomen te worden en kan kostenverhogend zijn,
- Kosten voor duurzaam werken en duurzame oplossingen zijn niet opgenomen. De ervaring leert dat duurzaamheid hogere investeringen vraagt die terug betaald worden in het gebruik,
- Vastgoedkosten zijn niet opgenomen, terwijl sprake is van gebruik van NS Vastgoed grond. De grond die nu als volkstuin dienst doet wordt niet benut voor de aanpassingen op het station,
- Beschutting is huidige variant beperkt aanwezig. Dit kan aanleiding zijn tot aanvullende oplossingen,
- Mogelijke aanvulling aan de scope: gelijkvloerse voetgangers oversteek plaats op het viaduct ter hoogte van de Verlengde Groenestraat (wens gemeente),
- De kosten van 2 nieuwe liften zijn veel te laag ingeschat (€ 1M te weinig). Tevens dient de mogelijkheid onderzocht te worden of de bestaande liften hergebruikt kunnen worden. Dit is een duurzame oplossing en naar verwachting kostenbesparend,
- In de variantenstudie wordt uitgegaan van 785 fietsparkeerplekken en 40 kluizen in 2040. Afstemming met de beheerder geeft aan dat in 2040 een capaciteit van 1.186 fietsparkeerplekken en 38 kluizen gepland is. Dit betekent een verschil van 401 fietsparkeerplekken. Of dit te realiseren is op de beoogde locatie is twijfelachtig en zorgt in ieder geval voor een aanzienlijke kostenverhoging,
- Conform huidig ontwerpvoorschrift OVS00220 van ProRail dienen trappen van een perron naar een traverse, alsmede de traverse zelf, zodanig overdekt te zijn, dat er zo min mogelijk regenwater op trap en traverse kan komen. In het huidige ontwerp is hierin niet voorzien. Er dient geverifieerd te worden of er meerdere afwijkingen zijn van bestaande ontwerpvoorschriften,

- Voor werkzaamheden die niet de HSWI raken moet ProRail BTW in rekening brengen aan de opdrachtgever. Hier is geen rekening mee gehouden in de financiering. Concreet betreft dit hier uitbreiding aan het brugdek, bestrating niet zijnde perrons, fietsstallingen. Op basis van de beschikbare kostenramin geeft dit een nadeel van naar schatting € 400K.

Onderdeel van Uitwerken Variant is een bijgewerkte SSK raming. ProRail werkt deze uit tot een probabilistische raming waarbij de projectkosten met 85% zekerheid binnen het geraamde bedrag vallen (P85-waarde).

Als de sessies met BSM en NS Stations leiden tot aanpassingen van de gekozen variant , wordt een aangepaste kostenraming opgesteld. Tijdens de realisatie zal de prognose eindstand van het project regelmatig worden herijkt. Verschillen zullen worden gerelateerd aan de P85-waarde.

6.2 Projectbudget

ProRail heeft voor de komende fase, de uitwerking van de variant t/m aanbesteding uitvoering, € 875.000 nodig van de opdrachtgever. Dit betreft interen projectkosten van ProRail en de engineeringkosten voor een Ingenieursbureau (IB). Deze werkzaamheden worden uitgevoerd van medio Q2 2020 t/m Q2 2022. Voor de ingenieursdiensten is een kostenraming gemaakt door ProRail cost engineers. Deze komt uit op € 475K, excl. toezicht tijdens de uitvoering van het werk. De kosten van de ProRail projectorganisatie bedragen voor deze periode € 400K.

6.3 Cashflow projectuitgaven

In onderstaande tabel is de cashflow opgenomen van de verwachte kosten.

Cashflowplanning (excl. OZR)	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Uitwerking variant	180.000	370.000				550.000
Realisatie			658.000	7.503.000	146.000	8.307.000
Totaal	180.000	370.000	658.000	7.503.000	146.000	8.857.000
Totaal incl. 10% risicoreservering	198.000	407.000	723.800	8.253.300	160.600	9.742.700
Totaal incl. 10% objectover.risico	217.800	447.700	796.180	9.078.630	176.660	10.716.970
Incl. prijspeilcorrectie 2% pj	222.156	465.787	844.913	9.827.001	195.047	11.554.904

Tijdens de realisatie zal de cashflowprognose van het project regelmatig worden aangepast.

6.4 Financieringsafpraak

Uitgangspunt bij derden werken is dat deze voor rekening en risico van de derde worden uitgevoerd. Bij derden werken wordt er daarom voor gekozen de financieringsafpraak te baseren op de verwachte kosten incl. onzekerheidsreserve (de zgn. 85%-waarde). In onderstaande tabel is de te maken financieringsafpraak opgenomen. Deze is gebaseerd op de SSK-raming van Arcadis als onderdeel van de variantenstudie.

Overeenkomst	Verwachte kosten	Onzekerheids-reserve	Financierings-afpraak
Planuitwerking	206.280	-	206.280
Realisatie	10.523.255	3.218.860	13.742.115
Totaal	10.729.535	3.218.860	13.948.395

Financiering vindt in 2 delen plaats:

- Aan ProRail wordt door de opdrachtgever een garantstelling verstrekt voor de fase uitwerken variant,
- Als de realisatie overeenkomst getekend is wordt door de opdrachtgever een opdracht verstrekt aan ProRail voor de realisatie van het werk.

ProRail brengt de werkelijke gemaakte kosten in rekening, voor zover van toepassing verhoogd met wettelijke omzetbelasting. Als er risico's optreden, of indien onzekerheden ongunstig uitpakken, dan biedt de financieringsafspraken de ruimte om deze tegenvallers op te pakken binnen de financieringsafspraken.

Wanneer de uitgaven het niveau van de financieringsafspraken te boven gaan, dan informeert ProRail de derde hierover tijdig. In dat geval wordt zo nodig de financieringsafspraken herzien zodat alle kosten bij de derde in rekening kunnen worden gebracht.

6.5 Toekomstige beheer- en onderhoudskosten

De extra beheer- en onderhoudskosten als gevolg van de realisatie komen ten laste van de Opdrachtgever.

Hiervoor zijn 2 varianten genoemd:

1. Conform het model van ProRail en afgestemd met Hans van Dijk (Min I&W) en Carl Bieker (Provincie Gelderland),
2. Format BO MIRT Oost (ingebracht door de gemeente).

Conform ad1: De extra beheer- en onderhoudskosten bij de voorgenomen upgrade van station Heyendaal zijn reeds geraamd door ProRail.

Per jaar bedragen de extra kosten €23.373. Bij afkoop van een periode van 30 jaar is dat (*22 2/9 door een rekenrente van 4,5%) bijna € 520.000. Deze kosten zijn onderdeel van het totale project en dienen toegevoegd te worden aan de financieringsafspraken uit paragraaf 6.4.

Conform ad2:

- Rijk en regio spreken af de benodigde middelen voor de verbetering van de transfer van het station tot een maximum van de subsidiabele kosten van € 13 mln. conform de afgesproken verdeling (50/50) tussen partijen beschikbaar te stellen, waarbij het rijk op haar investeringsbijdrage van max. € 6,5 mln. excl. btw nog een verrekening zal uitvoeren i.v.m. de afkoop door de provincie van de door ProRail opgegeven kosten van B&O,
- De berekende afkoopsom voor de kosten van B&O bedraagt € 281.000. Voorstel is de afkoopsom van de kosten van B&O ook 50/50 te verdelen. Dat komt neer op een afkoopsom voor de provincie Gelderland van € 140.500.

Toelichting: in dit specifieke geval ziet Min I&W af van het verrekenen van de kosten van vervanging, omdat de principe-afspraken over de cofinanciering van de investering dateert van vóór het nieuwe afsprakenkader werken voor derden en omdat Gelderland en Nijmegen samen bereid zijn 50% van de investering en de kosten van afkoop van B&O te dragen.

Formeel wordt dit vastgelegd in de in deze fase af te sluiten Realisatieovereenkomst.

7 Projectbeheersing

7.1 Scopemanagement

ProRail werkt volgens Systems Engineering. Arcadis heeft in opdracht van de Provincie een CRS opgesteld. In deze CRS staan de eisen, wensen en randvoorwaarden die de bepalende stakeholders hebben bij dit project. Dit is het vertrekpunt voor de volgende fase Uitwerking Variant. ProRail moet nog vaststellen dat de voorkeursvariant voldoet aan de bedoelingen die partijen hebben met dit project. In de voorliggende fase zal in een SRS worden vastgelegd hoe het systeem dient te functioneren. In het hierop volgende aanbestedingsdossier zal dit worden uitgewerkt tot een vraagspecificatie voor de aannemer.

De kans is aanwezig dat aan het project meer activiteiten/ werkzaamheden worden gekoppeld gedurende Uitwerken Variant. Denk bijvoorbeeld aan het raakvlak met het project Elektrificatie Maaslijn, waar o.a. de perronverlenging mogelijk door het stationsproject wordt uitgevoerd. Dit is additioneel aan de door de Provincie bestelde voorzieningen. In de realisatieovereenkomst wordt t.z.t. een duidelijke scope- en kosten- en risicoverdeling vastgelegd.

7.2 Financieelmanagement

De projectadministratie wordt gevoerd in SAP. Facturatie vindt na afloop van het kwartaal plaats. Hierbij zullen de gerealiseerde kosten, alsmede een voorschot voor de geprognoseerde kosten voor komend kwartaal, worden gedeclareerd.

Per kwartaal wordt richting opdrachtgever gerapporteerd over voortgang en gemaakte kosten. Indien scope wijzigingen ofwel vertraging voorzien worden, informeert ProRail de opdrachtgever tijdig, zodat er proactief een besluit genomen kan worden.

7.3 Planningsmanagement

De projectplanning wordt vastgelegd en bijgehouden in Primavera.

De huidige planning is opgenomen in paragraaf 5.1. De planning wordt periodiek bijgewerkt.

7.4 Kwaliteitsmanagement

Het project wordt uitgevoerd conform het Kernproces. In het Kernproces zijn de standaarden waarop ProRail projecten uitvoert, vastgelegd.

7.5 Risicomanagement

Bij aanvang van de 1^e fase Uitwerken Variant wordt een risico inventarisatie gemaakt. De risico inventarisatie wordt gedurende de 1^e fase gecompliceerd en kan als input voor besluitvorming meegewogen worden.

De risico inventarisatie is geschikt voor de probabilistische inschatting van de investeringskosten.

In paragraaf 5.2 is een eerste aanzet gegeven tot een risico inventarisatie.

7.6 Voortgang Rapporteren

Ieder kwartaal rapporteert ProRail schriftelijk over de voortgang.

7.7 Contractmanagement

Voor de fase Uitwerking Variant is één engineeringscontract met een ingenieursbureau voorzien. In het nog op te stellen contracteringsplan wordt de gekozen aanbestedingsvorm toegelicht.

ProRail LJV kan voor de conditionering wellicht een beroep doen op de lange termijn contracten die zij heeft met partijen.

7.8 Raakvlakmanagement

In paragraaf 2.7 zijn raakvlakken met andere projecten van ProRail reeds benoemd. Mogelijk komen er gedurende de Uitwerking Variant andere raakvlakken naar voren. Deze worden dan meegenomen in het vervolg traject.

7.9 Overdrachtsmanagement

De overdracht van de gewijzigde infrastructuur aan beheerder ProRail Stations verloopt via de interne procedure 00055.

7.10 Documentmanagement

Alle relevante projectdocumenten zullen bij ProRail worden opgeslagen in een SharePoint-omgeving.

De as-build documenten worden opgeslagen in SAP/PLM.

8 Bijlagen

- Seinformulier Goedkeuring Variant,
- SSK-raming Arcadis variant 3 V4.0 22-11-2018,
- Variantenstudie Arcadis vC definitief 30-11-2018.

9 Revisiegegevens

#	Versie	Datum	Toelichting wijzigingen
1	1.0	3-6-2020	Afgestemd met Bert Kassies en Jan Willem Wieltink
2	1.1	29-9-2020	Reacties Jasper Meekes en Carl Bieker toegevoegd
3	1.2	7-10-2020	Reactie Monique de Krijger toegevoegd
4	2.0	17-10-2020	Aanvullingen vanuit EPT 15-10-2020
Nr.	Versie	Klik hier	Klik hier als u tekst wilt invoeren.
Nr.	Versie	Klik hier	Klik hier als u tekst wilt invoeren.
Nr.	Versie	Klik hier	Klik hier als u tekst wilt invoeren.
Nr.	Versie	Klik hier	Klik hier als u tekst wilt invoeren.
Nr.	Versie	Klik hier	Klik hier als u tekst wilt invoeren.
Nr.	Versie	Klik hier	Klik hier als u tekst wilt invoeren.
Nr.	Versie	Klik hier	Klik hier als u tekst wilt invoeren.

Colofon

Projectmanager	Henk Bulthuis
Afdelingsmanager	Bert Kassies
Distributie	Henk Bulthuis

Documentsjabloon	Documentsjabloon Projectplan
Eigenaar:	Voorzitter Infra Multi Projectboard
Beheerder:	Beheerteam Projectplan
Kernmerk:	Locatie Sjablonen site: Document
Versie:	3.0
Status:	Definitief, 30-01-2019