

Plan van Aanpak Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Haaren (Esch)



Gemeente Haaren
19 juni 2015
Definitieve versie

Vastgesteld
30 juni 2015:
7 juli 2015:

College B&W Haaren
Hoog Ambtelijk Overleg PHS Brabant



Inhoudsopgave plan van aanpak PHS HAAREN (Esch)

1. INLEIDING	4
1.1 Achtergrond van Programma Hoogfrequent Spoor Boxtel	4
1.2 Aanleiding en doel plan van aanpak	4
1.3 Leeswijzer	4
2. DE KADERS VAN PHS Haaren (Esch) – Projectafbakening	5
2.1 Inhoud	5
2.2 Organisatie PHS Brabant i.r.t. positie Haaren (Esch)	5
2.3 Financiën	6
2.4 Planning	7
3. PLAN VAN AANPAK: VOORKEURSVARIANT	8
3.1 Doelstelling, kaders en resultaat	8
3.2 Organisatie en Organogram	8
3.2.1 Functies en disciplines	9
3.2.2 Taken en verantwoordelijkheden	10
3.3 Ontwerp: nadere planuitwerking	11
3.3.1 Inventarisatie – 0-situatie & Raakvlakken	11
3.3.1.1 Inventarisatie – 0-situatie	11
3.3.1.2 Raakvlakken	11
3.3.2 Probleemanalyse	12
3.3.3 Variantenstudie en variantenkeuze	12
3.3.4 Schetsontwerp/voorlopig ontwerp voorkeursvariant	13
3.3.5 Kostenraming voorkeursvariant	13
3.3.6 Relatie met MER Meteren Boxtel	13
3.4 Besluitvorming	13
3.5 Omgevingsmanagement	13
3.6 Financieel management	14
3.7 Risicomanagement	14
3.8 Informatiemanagement	15
3.9 Planning	15
3.10 Capaciteit en budget	15
3.11 Inkoop en aanbesteding	15
3.12 Projectbeheersing	16
4. PLAN VAN AANPAK: DOORKIJK ONTWERP EN REALISATIE	17
4.1. Doelstelling, kaders en resultaat	17
4.2. Organisatie en organogram	17
4.2.1 Functies en disciplines	17
4.2.2 Taken en verantwoordelijkheden	17
4.3. Ontwerp	18
4.3.1 Voorlopig ontwerp (VO) / compensatieplan	18
4.3.2 Definitief ontwerp	18
4.3.3 Bestek of Uitvoeringscontract	18
4.4. Procedures	18
4.4.1 Bestemmingsplan	18
4.4.2 Vergunningen en besluiten	19
4.4.3 Verwerving en onteigening	19
4.5. Besluitvorming	19
4.6. Realisatie en beheer	20
4.6.1 Bouwhinder en bereikbaarheid	20
4.6.2 Beheer	20
4.7. Omgevingsmanagement	20
4.8. Financieel management	20
4.9. Risicomanagement	20
4.10. Informatiemanagement	20
4.11. Planning	20
4.12. Capaciteit	20
4.13. Inkoop en aanbesteding	21

4.13.1. Planvoorbereiding	21
4.13.2. Realisatie	21
4.13.3. Aanbestedingsprocedure	21
4.14. Projectbeheersing	21

1. INLEIDING

1.1 Achtergrond van Programma Hoogfrequent Spoor Haaren (Esch)

Om de capaciteit van het Nederlandse spoornetwerk beter te benutten en om ruimte te bieden aan een groeiende hoeveelheid reizigers en goederenvervoer werkt ProRail samen met vervoerders en in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), voorziet in een herroutering van het goederenvervoer en een toename van het reizigersvervoer. Dit betekent dat de lijn 's- Hertogenbosch-Vught-Esch-Boxtel aanzienlijk meer goederen- en personentreinen krijgt te verwerken. Als gevolg van PHS zal de overweg vaker gesloten zijn.

De gemeente Haaren is bezorgd over de veilige oversteekbaarheid van het spoor bij de spoorwegovergang Runsdijk - Gestelseweg. In de toekomstige situatie met PHS, waarbij het treinverkeer wordt geïntensiveerd, neemt deze zorg verder toe. Ook is er zorg over de afname van de kwaliteit van de leefomgeving bij hoger frequent spoorvervoer en een toename van het aantal goederentreinen over het spoor door Haaren (Esch).

Het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Haaren hebben een bestuursovereenkomst gesloten, waarin is afgesproken om de situatie rond de huidige spoorwegovergang Runsdijk-Gestelseweg in onderzoek te nemen en middelen vrij te maken voor maatregelen om de bestaande situatie te verbeteren.

1.2 Aanleiding en doel plan van aanpak

Nu de bestuursovereenkomst¹ gesloten is, waarin concrete afspraken zijn vastgelegd over:

1. de nadere planstudie voor de problematiek rond de overweg in de Runsdijk om te komen tot een voorkeursvariant en;
2. de verdere planuitwerking en realisatie;

start de fase waarin deze opgave verder uitgewerkt wordt.

Het doel van dit plan van aanpak is om de fase van nader planstudie op een goede manier te organiseren en structureren aan de hand van de volgende elementen:

- de organisatie van het Projectteam Haaren (Esch)/ProRail;
- de opdrachtformulering (inclusief beoogd projectresultaat en projectafbakening);
- de inhoudelijke uitwerking;
- het benodigd budget voor de nadere planstudie;
- doorkijk naar de volgende fase van de verdere planuitwerking en realisatie.

Het plan van aanpak is opgesteld door de gemeente Haaren en afgestemd met ProRail en de hiervoor genoemde partijen het Rijk, ministerie van Infrastructuur en Milieu, en de Provincie Noord Brabant.

1.3 Leeswijzer

De kaders (inhoud, financiën, organisatie en planning) voor deze opgave vanuit de bestuursovereenkomst zijn beschreven in hoofdstuk 2.

Hoofdstuk 3 bestaat uit het plan van aanpak voor de nadere planstudie om te komen tot vaststelling van een voorkeursvariant.

Het plan van aanpak voor de doorkijk naar de fase van planuitwerking en realisatie is beschreven in hoofdstukken 4.

¹ De bestuursovereenkomst (ondertekend op 26 mei 2015) is als bijlage opgenomen.

2. DE KADERS VAN PHS Haaren (Esch) – Projectafbakening

2.1 Inhoud

In de door de gemeente Haaren opgestelde oriënterende ‘Variantenstudie Esch/Haaren overweg Runsdijk’, is een eerste verkenning gedaan naar een oplossingsrichting voor de situatie rond de huidige spoorwegovergang Runsdijk - Gestelseweg. Deze oplossingsrichting kan bestaan uit de volgende onderdelen:

- a. De aanpassing van de overweg en de toeleidende en omliggende wegen ten behoeve van een duurzame oplossing voor de verkeersafwikkeling en de (verkeers) veiligheidsproblematiek, en;
- b. De mogelijke maatregelen ten behoeve van de leefbaarheidsproblematiek in de directe omgeving van drie nabij de overweg in de Runsdijk gelegen woningen.

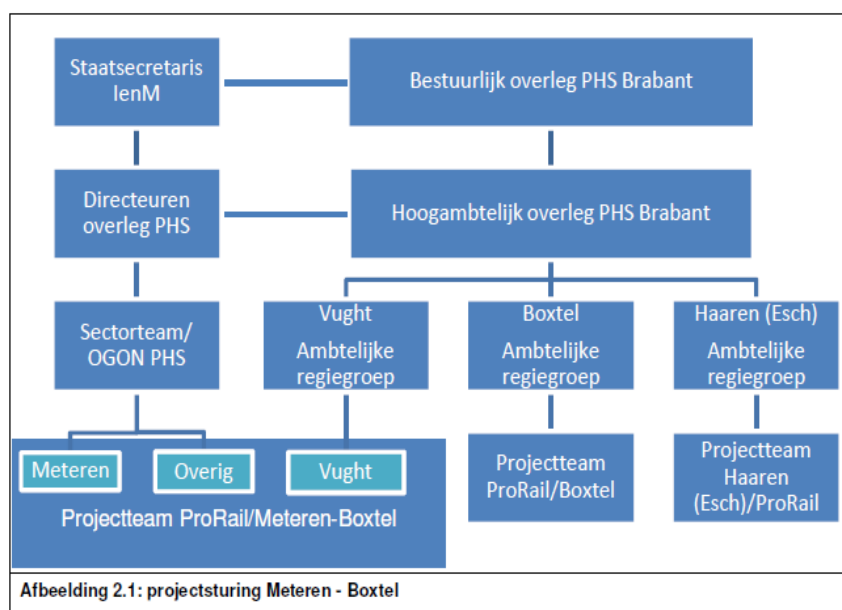
De mogelijke maatregelen t.b.v. de leefbaarheid worden bepaald op basis van de tracéwetstudie en het m.e.r. onderzoek naar de effecten van de toename van het aantal treinen in het kader van PHS (de MER-studie). De inzet van de gemeente Haaren ten behoeve van de MER valt niet binnen dit plan van aanpak. Los van dit project worden voor de MER capaciteit en middelen ingezet. De relatie met de MER wordt in hoofdstuk 3 beschreven.

Belangrijke elementen voor de gemeente Haaren bij het vinden van passende oplossingen en het bepalen van de definitieve projectscope / voorkeursvariant zijn²:

- het scheiden van langzaam en snelverkeer waardoor de verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare weggebruikers ten opzichte van het gemotoriseerde (vracht)verkeer, verbeterd;
- het beschikbaar krijgen van meer en overzichtelijker opstelruimte voor de spoorwegovergang in het belang van de veiligheid van spoor- en wegverkeer;
- het verbeteren van de situatie zonder dat deze aantrekkelijker wordt als sluiproute voor bovenlokaal verkeer;
- bijdragen aan de leefbaarheid voor omwonenden;
- hanteerbare kosten.

2.2 Organisatie PHS Brabant in relatie tot positie Haaren (Esch)

De sturings- en besluitvormingslijn van het PHS Brabant in relatie tot het projectteam Haaren (Esch) is weergegeven in onderstaande afbeelding. Hierin is aan de linkerzijde eveneens de sturings-/besluitvormingslijn in de PHS organisatie van het Rijk en de spoorsector opgenomen.



² Variantenstudie RHDHV 10 juni 2014.

Ook de Provincie en de gemeente hebben, naast de sturings- en besluitvormingslijn vanuit PHS Brabant, een eigen interne sturings- en besluitvormingslijn. Binnen de organisaties worden de resultaten vanuit PHS Brabant afgestemd en vindt indien nodig (bestuurlijke) besluitvorming plaats, voordat zaken worden voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg en/of het Hoog Ambtelijk Overleg PHS Brabant.

Het Bestuurlijk overleg PHS Brabant bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten, de Provincie en het Rijk en vergadert 1 maal per jaar of indien noodzakelijk vaker. De taken van het Bestuurlijk overleg zijn:

- besluiten over wijzigingen van de bestuursovereenkomst;
- besluiten over aanvullende bestellingen / wensen op inhoud & financiën;
- aanpassingen van de projectscope (inhoud/financiën).

Het Hoogambtelijk Overleg bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten, de Provincie, het Rijk en ProRail op directieniveau en vergadert 1 maal per kwartaal. De taken van het Hoogambtelijk overleg zijn:

- Voorbereiden besluitvorming in Bestuurlijk Overleg PHS Brabant
- Het bewaken van het proces, de inhoud en de financiën
- Het nemen van inhoudelijke besluiten met betrekking tot:
 - projectscope;
 - vaststelling van producten;
 - toekennen van budget
 - taakstellend budget;
 - planning

Voor zover deze binnen het bepaalde in de bestuursovereenkomst vallen.

De Ambtelijke Regiegroep bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten Boxtel en Haaren, de Provincie, het Rijk en ProRail op niveau van programma-/projectmanagement en vergadert 1 maal per maand. De taken van de ambtelijke regiegroep zijn:

- Voorbereiden besluitvorming in Hoog Ambtelijk Overleg PHS Brabant (HAO);
- Bewaken van en sturen op:
 - projectscope;
 - Bewaken budget;
 - Bewaken planning;

De organisatie het projectteam Haaren (Esch)/ProRail komt in hoofdstuk 3 aan de orde.

Partijen zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het project en nemen gezamenlijk de beslissingen die nodig zijn voor de uitwerking, voorbereiding en uitvoering, met behoud van afzonderlijke publiekrechtelijke bevoegdheden.

Partijen streven er naar dat de Gemeente Haaren opdrachtgever wordt voor uitvoering en realisatie van de niet-spoorse aanpassingen binnen het project. Gelet op het belang van de PHS-corridor, streven partijen er naar dat het Rijk opdrachtgever wordt voor de spoorse aanpassingen binnen het Project.

Partijen leggen deze verantwoordelijkheidsverdeling uiteindelijk definitief vast in het plan van aanpak voor de planuitwerkings- en realisatiefase.

2.3 Financiën

Het geheel aan bijdragen van partijen vormt het taakstellend budget. Dit budget is voornamelijk vastgesteld op een bedrag van maximaal € 3,4 miljoen (prijsspeil 2013, inclusief BTW). De bijdrage van partijen aan het maximaal taakstellend budget is als volgt:

- Rijk: maximaal € 1,7 miljoen;
- Provincie Noord-Brabant: maximaal € 1,0 miljoen;
- Gemeente Haaren: maximaal € 0,7 miljoen.

Het definitieve taakstellend budget zal op basis van de resultaten van de nadere planstudie door het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant worden vastgesteld.

Partijen stellen naar rato, ten behoeve van de nadere planstudiefase, het benodigde budget beschikbaar na instemming van het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant met het plan van aanpak voor de Nadere planstudiefase.

Partijen stellen naar rato, ten behoeve van de planuitwerkings- en realisatiefase, het benodigde budget beschikbaar na vaststelling door het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant van de Projectscope en instemming van het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant met het plan van aanpak voor de planuitwerkings- en realisatiefase.

De kosten die door partijen zijn gemaakt vóór 1 juli 2014 worden niet uit het taakstellend budget vergoed en deze kosten blijven voor eigen rekening van de partij die ze gemaakt heeft.

Financiële meevallers gedurende de looptijd van het project blijven in het project en kunnen na goedkeuring door het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant verevend worden met financiële tegenvallers (en v.v.)

Het budget is taakstellend. De gemeente Haaren zal indien nodig zodanige voorstellen ontwikkelen dat het totale taakstellende budget niet zal worden overschreden. Een aanvullende bestelling geschiedt geheel voor rekening en risico van de partij(en) die de aanvullende bestelling doet.

2.4 Planning

In de bestuursovereenkomst is onderstaande vastgelegd met betrekking tot de planning:

- Binnen 3 maanden na ondertekening van de bestuursovereenkomst wordt het plan van aanpak voor de nadere planstudie ter vaststelling voorgelegd aan het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant.
- De Projectscope/voorkeursvariant dient te zijn vastgesteld alvorens het Ontwerp Tracébesluit (OTB) Meteren - Boxtel ter visie wordt gelegd.
- Na vaststelling van de projectscope door het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant stelt de gemeente Haaren in overleg met ProRail binnen drie maanden een plan van aanpak op voor de Planuitwerkings- en Realisatiefase, en legt dit ter vaststelling voor aan het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant.

3. PLAN VAN AANPAK: VOORKEURSVARIANT

3.1 Doelstelling, kaders en resultaat

Doelstelling

Het vinden van een duurzame, haalbare en realistische oplossing van de problematiek rond de overweg in de Runsdijk-Gestelseweg in Haaren (Esch) zonder dat daardoor (sluip)verkeer wordt aangetrokken en die bijdraagt aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid voor omwonenden.

Kaders

De kaders vanuit PHS voor dit plan van aanpak zijn beschreven in hoofdstuk 2.

Belangrijk aanvullend kader is het betrekken van de omgeving, in het bijzonder de

Bewonersorganisatie Omgeving Spoor (BOOS) en direct omwonenden, en het zorgvuldig om te gaan met de verschillende belangen.

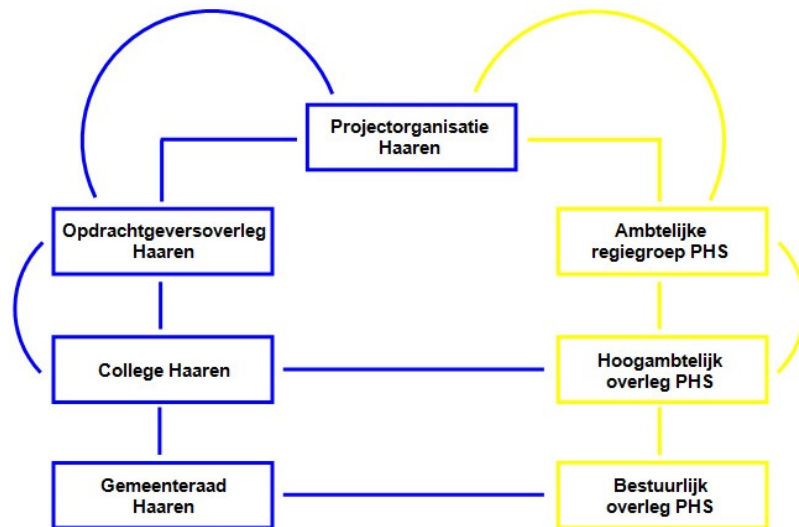
Resultaat

- Eén voorkeursvariant voor de oplossing van de problematiek rond de overweg in de Runsdijk-Gestelseweg. Deze voorkeursvariant vormt de basis voor het vaststellen van de definitieve projectscope en taakstellend budget.
- Een door de gemeenteraad vastgestelde voorkeursvariant.
- Een door het bestuurlijk overleg PHS Brabant vastgestelde definitieve projectscope en taakstellend budget, inclusief de verantwoordelijkheidsverdeling tussen gemeente Haaren en het Rijk met betrekking op het voorkeursbesluit van de gemeenteraad tot het opdrachtgeverschap voor de spoorse en niet-spoorse aanpassingen binnen het project.

3.2 Organisatie en Organogram

In onderstaand schema is de organisatie en aansturing van het project PHS Haaren (Esch) weergegeven in relatie tot de PHS aansturing. In deze fase van nadere planstudie wordt ProRail uitgenodigd deel te nemen aan het projectteam. Zo nodig vindt afstemming ook bilateraal plaats en uiteindelijk via de Ambtelijke Regiegroep Boxtel – Haaren. De planuitwerking- en realisatiefase wordt na vaststelling van de definitieve projectscope door het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant door de gemeente Haaren en ProRail gezamenlijk opgepakt. De gemeente draagt verantwoordelijkheid voor een zo efficiënt mogelijke afstemming van eigen noodzakelijke besluitvorming met besluitvorming van PHS Brabant. Dat geldt eveneens voor de mogelijk noodzakelijke besluitvorming bij de andere partijen.

Aansturing & verantwoording PHS gemeente Haaren	Aansturing en verantwoording PHS Brabant
Gemeenteraad	Bestuurlijk Overleg
College	Hoog ambtelijk overleg
	Ambtelijke regiegroep Boxtel – Haaren
Afstemming wethouder - gemeentesecretaris	Projectorganisatie Haaren
<p>Projectgroep Haaren Projectleiding + diverse disciplines Intern: regierol (kaderstellend en toetsend) Extern: uitbesteden productie + specifieke capaciteit/kennis</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> Prorail neemt in overleg op ad-hoc basis deel aan projectteam Haaren </div>	

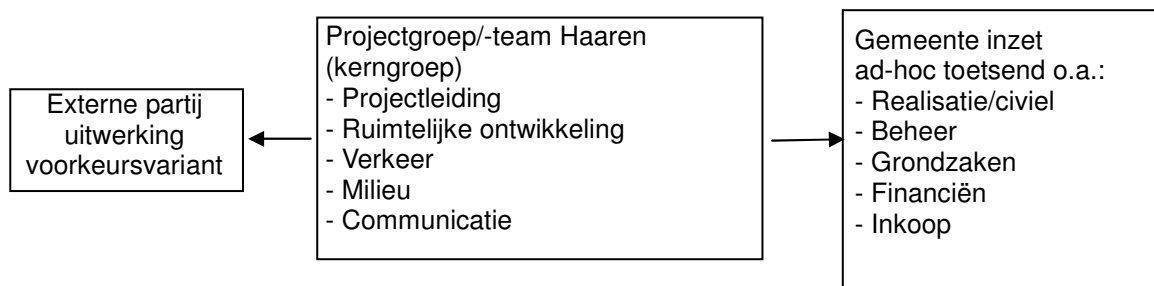


Afbeelding 3.1. organisatie en aansturing PHS Haaren (Esch)

3.2.1 Functies en disciplines

De onderstaande disciplines zullen vanuit de gemeente ingezet worden om inhoudelijke bijdrage te leveren aan het opstellen van de voorkeursvariant en bijbehorende kostenraming. Daarnaast zijn in onderstaande tabel de functies/rollen benoemd die binnen de gemeentelijke projectorganisatie PHS Haaren (Esch) ingevuld moeten worden.

Disciplines:	Disciplines	Functies/Rollen
Planologie Civiele techniek Waterhuishouding Verkeer Inkoop en aanbesteding Landschap Groen Ecologie/natuur Stedenbouw Communicatie	Grondzaken Milieu Planologisch/ juridisch Verkeersbesluiten Vergunningen Inkoop Beheer Financiën Cultuurhistorie	Bestuurlijk opdrachtgever Ambtelijk opdrachtgever Strategisch adviseur Projectleiding Projectbeheersing: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Risico's ▪ Planning ▪ Financiën Omgevingsmanagement Projectondersteuning



Afbeelding 3.2.1: Positionering Projectgroep/-team PHS Haaren (Esch)

De gemeente Haaren heeft vooral een kaderstellende en toetsende rol. Concreet betekent dit dat verschillende producten die in het kader van dit project noodzakelijk zijn, zoals een variantenstudie, het opstellen van een schetsontwerp etc. extern worden uitgevoerd. In de planning is hiermee rekening gehouden, omdat het uitbesteden van deze werkzaamheden ook de nodige tijd in beslag

neemt. Indien nodig, wordt door de projectgroep ad-hoc een beroep gedaan op de verschillende disciplines die geen onderdeel uitmaken van de projectgroep.

De interne organisatie van de gemeente levert capaciteit aan projectleiding om de nadere planstudiefase vorm te geven, deze capaciteit heeft betrekking op:

- formuleren van de uitvraag;
- aanleveren van gegevens;
- begeleiden van de uitwerkingen (klankbord projectleiding);
- toetsen van de producten op juistheid en volledigheid, borging integraliteit.
- verwerken en beheren van de producten.

Specifieke kennis of extra capaciteit (die intern niet voor handen is) wordt indien nodig eveneens extern aangetrokken. Voorbeelden daarvan zijn onder andere: projectleiding en omgevingsmanagement.

3.2.2 Taken en verantwoordelijkheden

Binnen de projectorganisatie Haaren worden de volgende taken en verantwoordelijkheden beschreven.

De (bestuurlijk en ambtelijk) opdrachtgever / strategisch adviseur (gedelegeerd opdrachtgever)

- De bestuurlijk opdrachtgever (wethouder) vertegenwoordigt de gemeente in het Bestuurlijk Overleg PHS.
- De gemeentesecretaris vertegenwoordigt de gemeente in het Hoog Ambtelijk Overleg PHS.
- De ambtelijke opdrachtgever levert de noodzakelijke menskracht, materialen en financiële middelen voor het project (afdelingshoofd).
- De strategisch adviseur is gedelegeerd ambtelijke opdrachtgever en is eerste aanspreekpunt voor projectleiding voor de inhoudelijke zaken.
- De opdrachtgevers (ambtelijk en bestuurlijk) verlenen het project status in de ogen van de omgeving en beschermt het project in conflicten met de omgeving.
- De gedelegeerd opdrachtgever beoordeelt, in overleg met de projectleider en het projectteam, noodzakelijke wijzingen in het plan van aanpak en is eerste aanspreekpunt/gesprekspartner voor projectleiding.
- De opdrachtgevers besluiten over go/no go momenten (ambtelijk en bestuurlijk) en beoordelen het resultaat (tijd, geld, kwaliteit).

De projectleiding:

- Stelt samen met projectteam het plan van aanpak op (projectplan).
- Stelt vast welke middelen en capaciteit het project nodig heeft.
- Bespreekt met de opdrachtgever eventuele aanpassingen gedurende het project.
- Geeft leiding aan uitvoering van project en is eindverantwoordelijk voor tijd, geld en kwaliteit.
- Beheerst de uitgaven, de projectvoortgang en de inzet van de mensen en rapporteert hierover 1 maal per kwartaal.
- Neemt de dagelijkse besluiten nemen en legt de belangrijkste voor aan de opdrachtgever.
- Zorgt voor de afstemming met de PHS partners en betreft ProRail bij het tot stand komen van het projectresultaat.
- Vertegenwoordigt de gemeente in de Ambtelijke Regiegroep PHS Boxtel Haaren (Esch).
- Draagt zorg voor de voorbereiding van de bestuurlijke besluitvorming. Is verantwoordelijk voor de afstemming met opdrachtgevers. Ten minste één keer per maand is er afstemmingsoverleg tussen opdrachtgevers en projectleiding.

Projectondersteuning

- Ondersteunt de projectleiding bij de uitvoering van bovenstaande taken.
- Is verantwoordelijk voor bijhouden en actualiseren van de planning
- Is verantwoordelijk voor het bijhouden van informatie, zoals beschreven in paragraaf 3.8.
- Verzorgt de agenda en notulen van de projectgroep en het overleg met de opdrachtgevers.
- Ondersteunt bij het opzetten en uitvoeren van het omgevingsmanagement.

Staffuncties (omgevingsmanagement en projectbeheersing)

- Verantwoordelijk voor de werkzaamheden die in paragrafen 3.5 tot en met 3.7 van dit plan van aanpak zijn beschreven.

De projectteamleden (disciplines):

- Hebben zich verbonden aan de inhoud van het plan van aanpak.
- Voeren delen van het plan van aanpak uit (inventarisatie: aanleveren gegevens, kaders stellen en toetsen).
- Leveren een inhoudelijke bijdrage aan de communicatie.
- Zijn medeverantwoordelijk voor het resultaat.

3.3 Ontwerp: nadere planuitwerking

Hieronder worden de verschillende stappen waaruit de ontwerpfase bestaat beschreven.

3.3.1 Inventarisatie – 0-situatie & Raakvlakken

In deze paragraaf wordt beschreven op welke onderdelen, in de ruimste zin en voor zover van toepassing, de bestaande situatie moet worden onderzocht en vastgelegd. Daarnaast worden raakvlakken beschreven, waarmee in de nader planuitwerking rekening moet worden gehouden.

3.3.1.1 Inventarisatie – 0-situatie

Onderdeel van de nadere planstudiefase is het in beeld brengen van de huidige situatie, waarbij het in de ruimste zin en voor zover van toepassing, gaat om het onderzoeken en vast leggen van de volgende aspecten:

- Grondeigendommen;
- Terrein inmeting (DTM, Gebruiksgrenzen)
- Archeologische waarden
- Cultuurhistorische waarden
- Planologische situatie
- Natuur en Ecologie (Flora en Fauna)
- Landschappelijke waarden
- Actuele verkeerscijfers op basis van het regionale verkeersmodel
- Recreatieve routes
- Niet gesprongen explosieven
- Externe Veiligheid (spoor, gasleiding, weg)
- Luchtkwaliteit
- Geluidsgevoelige objecten
- Bodemkwaliteit
- Waterhuishouding
- Kabels en leidingen (onder meer in relatie tot tracé fietspad)
- Geotechnische kwaliteit ondergrond
- Toekomstige ruimtelijke plannen
- Resultaten van de MER Meteren – Boxtel
- Resultaten MIRT verkenning N65

Het detailniveau waarop bovenstaande moet worden onderzocht en vastgelegd, dient aan te sluiten op de fase waarin de planvorming van het project zich bevindt. Aangezien het gaat om de nadere planstudiefase om te komen tot een voorkeursvariant kan in dit stadium worden volstaan met een meer globale inventarisatie en vastlegging op het niveau van een voorlopig ontwerp.

3.3.1.2. Raakvlakken

Hieronder een aantal ontwikkelingen/kansen die mogelijk van invloed zijn op de nadere planstudie fase.

Transportbedrijf van der Struijk

Een van de oorzaken van de problematiek rondom de overweg in de Runsdijk is het aantal vrachtwagens van het transportbedrijf van der Struijk dat gebruik maakt van de Heikant en de overweg. Daarnaast is er een tweede locatie van dit bedrijf in Boxtel gevestigd tussen de A2 en het spoor. Dit versterkt deze problematiek (met name doorgaand verkeer). In de nadere planstudiefase wordt onderzocht of er kansen zijn, die een bijdrage leveren aan de oplossing van de problematiek.

Kwaliteitsverbetering i.c.m. waterberging

Bij de nadere planstudie is het waterbergingsgebied een aandachtspunt. Mogelijk liggen hier ook kansen met betrekking tot kwaliteitsverbetering.

Woningbouwlocatie Reigerskant

Er dient aandacht te zijn voor afstemming met de geplande woningbouwlocatie Reigerskant in Esch. Mogelijk zijn hier ook kansen in relatie tot een goede inpassing, kwaliteitsverbetering en eventueel noodzakelijke compensatie.

Maatregelenpakket PHS Boxtel

De gevolgen van het maatregelenpakket PHS Boxtel moeten in beeld worden gebracht. Het gaat dan met name om de consequenties van de afsluiting van de dubbele overweg voor de verkeersbewegingen richting Haaren (Esch). Eventuele consequenties worden betrokken bij deze nadere planstudie.

Maatregelen PHS Vught (verdiepte ligging) en MIRT verkenning N65

De gevolgen van het maatregelenpakket PHS Vught en de MIRT verkenning N65 moeten worden betrokken bij deze nadere planstudie. Naar verwachting zal het vooral gaan om consequenties als gevolg van de tijdelijke situatie(s) in Vught tijdens de werkzaamheden.

3.3.2 Probleemanalyse

Voor de onderbouwing van de uiteindelijke voorkeursvariant is het opstellen van een probleemanalyse noodzakelijk. In deze probleemanalyse moet de bestaande problematiek van het wegverkeer, de verkeersveiligheid, en de leefbaarheid rondom de overweg in de Runsdijk in relatie tot PHS in beeld gebracht worden.

3.3.3 Variantenstudie en variantenkeuze

In de fase van de variantenstudie worden verschillende scenario's voor de oplossing van het knelpunt rondom de overweg in de Runsdijk ontwikkeld en onderzocht op onder meer de volgende aspecten:

- Verkeer en oplossend vermogen
 - verkeersafwikkeling en scheiding van verkeerssoorten
 - verbetering opstelruimte bij overweg
 - mate van sluipverkeer door het dorp Esch
- Ruimtelijke effecten
 - landschap en stedenbouw
 - (civieltechnische) inpasbaarheid
 - natuur en ecologie
- Milieuaspecten / leefbaarheid
 - veiligheid
 - geluid
 - trillingen
 - luchtkwaliteit
- Beleidskader
 - passend binnen de kaders van PHS
 - passend binnen kaders van provincie en gemeente
 - passend binnen kaders van veiligheidsregio
- Kosten

De verschillende varianten/scenario's worden vervolgens getoetst en beoordeeld op onder meer de bovenstaande aspecten. Resultaat van deze toetsing en beoordeling is een voorkeursvariant.

Tijdens deze fase kan gebruik gemaakt worden van de globale variantenstudie d.d. juni 2014 en moeten oplossingen vanuit de omgeving (o.a. Stichting BOOS) worden betrokken.

3.3.4 Schetsontwerp/voorlopig ontwerp voorkeursvariant

De voorkeursvariant wordt uitgewerkt in een schetsontwerp / voorlopig ontwerp. Dit kan betekenen dat een aantal zaken, dat tijdens de 0-meting is onderzocht en vastgelegd, nader gedetailleerd moeten worden om tot een voorlopig ontwerp te kunnen komen.

Daarnaast moet er inzicht zijn in de mogelijk noodzakelijke compenserende maatregelen.

In deze fase worden ook de benodigde vergunningen en procedures geïnventariseerd, zodat een goed beeld ontstaat welke stappen er nodig zijn om tot verdere planvorming en realisatie te komen.

3.3.5 Kostenraming voorkeursvariant

Voor het voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant wordt een kostenraming opgesteld. Hiervoor wordt de Standaard Systematiek Kostenramingen (SKK) gehanteerd, met een nauwkeurigheid van +/- 30%. Deze systematiek borgt de vergelijkbaarheid en maakt een eenduidige wijze van toetsing mogelijk (zowel intern als door de PHS partijen).

3.3.6 Relatie met MER Meteren Boxtel

De mogelijke maatregelen t.b.v. de leefbaarheid worden mede bepaald op basis van de resultaten van de onderzoeken naar de effecten van de toename van het aantal treinen in het kader van PHS (de MER-studie Meteren – Boxtel). Tijdens de ontwerfase is het noodzakelijk om voortdurend aandacht te besteden aan de resultaten uit die studie en mogelijke consequenties voor de voorkeursvariant mee te nemen / af te wegen.

Het beoordelen van de onderzoeken / resultaten van de MER Meteren – Boxtel valt niet binnen dit plan van aanpak. Dit wordt afzonderlijk opgepakt door de gemeente Haaren. De mogelijke consequenties voor de variantenstudie worden ingebracht in dit project.

3.4 Besluitvorming

Voor de overweg Runsdijk dienen de volgende besluiten genomen te worden:

Besluit	Gemeente - Lijn	PHS - Lijn
Plan van aanpak	College	Hoog Ambtelijk overleg
Probleemanalyse	College	ter informatie ARG
Communicatieplan	College	ter informatie ARG
Variantenstudie	Gemeenteraad	HOA
Voorkeursvariant + kostenraming	Gemeenteraad	HOA Bestuurlijk overleg

Deze besluiten worden voorbereid door de projectleiding in samenwerking met de projectgroep. De projectmanager ProRail wordt hierbij intensief betrokken. De ambtelijke regiegroep wordt geïnformeerd over de voortgang en zal besluiten doorgeleiden binnen de PHS – lijn.

3.5 Omgevingsmanagement

De opdrachtgevende partijen zien het als hun taak om organisaties en individueel betrokkenen in de omgeving van het project nauw te betrekken en zorgvuldig om te gaan met hun belangen. Tijdens deze fase van nadere planstudie en het opstellen van een voorkeursvariant (het bepalen van de definitieve projectscope) ligt het initiatief hiervoor bij de gemeente Haaren. De gemeente zorgt voor de afstemming met de opdrachtgevende partijen.

Tot de stakeholders behoren in ieder geval:

- Direct omwonenden
- BOOS
- Bewoners Esch
- Grondeigenaren
- Bedrijven
- Nutsbedrijven
- Waterschap
- Gasunie
- ZLTO
- Fietsersbond
- Brabants Landschap
- Provincie
- ProRail

De participatie en communicatie wordt opgepakt voor het totale deelgebied Boxtel - Haaren. Ingezet wordt op het samenstellen van een klankbordgroep deelgebied breed en enkele werkgroepen voor specifieke thema's, zoals de problematiek rondom de overweg Runsdijk.

Hierin vervult de omgevingsmanager een sleutelpositie. De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor het opstellen van een communicatieplan, werkt gericht aan draagvlak en neemt de omgevingsbelangen op een zorgvuldige wijze mee bij afwegingen.

Vanuit het project Haaren - (Esch) zal de omgevingsmanager "maatregelenpakket PHS Boxtel" ingeschakeld worden. Dit ten behoeve van het bewaken van consequente participatie / communicatie binnen het deelgebied Boxtel – Haaren en vanwege een efficiënte inzet van capaciteit. Daarbij wordt gezocht naar optimale synergie op gebied van projectmanagement, omgevingsmanagement en ondersteuning, in relatie tot de ambtelijke regiegroep PHS Boxtel – Haaren (Esch) en de projectorganisatie/-team Haaren (Esch).

In de Ambtelijke Regiegroep moeten afspraken gemaakt worden over de verdeling van deze kosten. Dit is een verdeelsleutel van de kosten van inzet tussen gemeente Boxtel en gemeente Haaren

3.6 Financieel management

Projectleiding is verantwoordelijk om, binnen het voor de uitvoering van deze nadere planstudie benodigde budget, het resultaat zoals is beschreven in paragraaf 3.1. te bereiken.

De financiële administratie is binnen de gemeente opgezet en wordt regulier bijgehouden door financiën. De kosten voor de werkzaamheden in relatie tot de Bestuursovereenkomst PHS Haaren (Esch) en werkzaamheden in relatie tot de MER worden apart in beeld gebracht en maken geen onderdeel uit van dit plan van aanpak.

3.7 Risicomanagement

Om risico's op het juiste niveau te kunnen inschatten en beoordelen wordt er risicoanalyse opgesteld. De opzet en bewaking van de risicoanalyse valt onder verantwoordelijkheid van projectleiding (projectbeheersing).

Belangrijke risico's zijn onder meer:

- Scope in relatie tot het budget
- Indexering
- Bij bestellingen (wensen op inhoud/financiën)
- Prioriteit voor project bij partijen
- Draagvlak voor project
- Onbekendheid gemeente met spoorse projecten
- Samenwerking/afhankelijkheid overige stakeholders

Voor deze fase van nadere planstudie (bepalen van voorkeursvariant: definitieve projectscope) zal de impact van de risico's naar verwachting nog beperkt zijn.

3.8 Informatiemanagement

Alle informatie en stukken met betrekking tot het project worden, conform de gebruikelijke werkwijze binnen de gemeente, gearhiveerd. Binnen de projectorganisatie is daar de projectondersteuner verantwoordelijk voor.

3.9 Planning

Op hoofdlijnen ziet de planning om te komen tot een vastgestelde voorkeursvariant en definitief taakstellend budget er als volgt uit

Activiteit/Tijd	Mei 2015	Juni 2015	Juli 2015	Aug. 2015	Sept. 2015	Okt. 2015	Nov. 2015	Dec. 2015	Jan. 2016	Febr. 2016
Ondertekening bestuursovereenkomst										
Plan van Aanpak										
Opdrachtverstrekking studie										
0-meting										
Varianten										
Informatiemomenten										
Voorkeursvariant										
Besluitvorming										

In de bijlage 1 bij dit plan van aanpak is deze planning meer in detail uitgewerkt. Projectleiding is verantwoordelijk om, binnen deze planning het resultaat zoals is beschreven in paragraaf 3.1, te bereiken. De planning van de MER Meteren Boxtel kan van invloed zijn op bovenstaande planning.

De planning wordt regulier gemonitord en indien nodig bijgewerkt.

3.10 Capaciteit en budget

Om de werkzaamheden uit te voeren zoals beschreven in dit plan van aanpak van de nadere planstudie is een overzicht gemaakt van:

1. interne capaciteit die binnen de gemeente moet worden gereserveerd in de afdelingswerkplannen;
2. externe kosten voor capaciteit en specifieke kennis binnen de projectorganisatie
3. externe kosten voor het opstellen van producten (variantenstudie, schetsontwerp, etc.)

In de onderstaande tabel is de benodigde capaciteit (uren) en budget (externe kosten) samengevat. De nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 2 3.

Interne capaciteit (uren)	Externe kosten capaciteit/ kennis (€)	Externe kosten producten (€)
740	€ 60.000	€ 80.000

3.11 Inkoop en aanbesteding

Voor de inkoop en aanbesteding van diensten in deze fase van nadere planstudie gelden de wettelijke aanbestedingsregels en het gemeentelijk inkoopbeleid voor zover daarmee niet in strijd.

3.12 Projectbeheersing

Binnen het project wordt middels een kwartaalrapportage verantwoording afgelegd aan college en raad en de aansturinglijn PHS (zie paragraaf 3.2.). Hiervoor wordt binnen de projectorganisatie een format opgesteld, waarin de volgende onderwerpen zijn opgenomen: organisatie, inhoudelijk scope, tijd, geld, capaciteit, risico's, informatie, communicatie en kwaliteit.

4. PLAN VAN AANPAK: DOORKIJK ONTWERP EN REALISATIE

De achtergrond en aanleiding van het plan van aanpak, waaronder deze doorkijk naar ontwerp en realisatie, is beschreven in hoofdstuk 1. Dit hoofdstuk beschrijft op hoofdlijnen de doorkijk naar de planuitwerkings- en realisatiefase van de voorkeursvariant voor de oplossing van het knelpunt rondom de overweg in de Runsdijk.

Na vaststelling van de voorkeursvariant door het bestuurlijk overleg PHS Brabant wordt dit hoofdstuk, in samenwerking met ProRail en de opdracht gevende partijen het Rijk, ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Provincie Noord Brabant, verder uitgewerkt in een plan van aanpak voor de planuitwerkings- en realisatiefase. Dat plan van aanpak wordt vastgesteld door het Hoog Ambtelijk Overleg PHS Brabant.

4.1. Doelstelling, kaders en resultaat

Doelstelling

Het realiseren van de voorkeursvariant binnen het daarvoor vastgestelde taakstellend budget, zodat de problematiek rondom de overweg in de Runsdijk wordt opgelost.

Kaders

Voor deze fase zijn de, door het bestuurlijk overleg PHS Brabant vastgestelde, voorkeursvariant en het maximaal taakstellend budget de belangrijkste kaders. Dit in aanvulling op de PHS kaders vanuit de bestuursovereenkomst, zoals zijn beschreven in hoofdstuk 2 van dit plan van aanpak.

Resultaat

Het resultaat van de planuitwerkings- en realisatiefase bestaat op hoofdlijnen uit de volgende onderdelen:

- Vaststellen van een definitief ontwerp
- Opstellen van een bestemmingsplan
- Verwerven van de daarvoor noodzakelijk gronden
- Opstellen van bestek / uitvoeringscontract
- Uitvoering van de werkzaamheden en oplevering eindresultaat

4.2. Organisatie en organogram

In paragraaf 3.2. is de organisatie en het organogram opgenomen. Deze hoofdopzet blijft van toepassing met dien verstande dat, na vaststelling van de definitieve projectscope (de voorkeursvariant) door het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant, de planuitwerking- en realisatiefase door de gemeente Haaren en ProRail gezamenlijk wordt opgepakt. De projectorganisatie zal daarop worden aangepast. Na vaststelling van de voorkeursvariant wordt dit onderdeel nader uitgewerkt in het plan van aanpak.

4.2.1 Functies en disciplines

Verwezen wordt naar paragraaf 3.2.1. Na vaststelling van de voorkeursvariant wordt dit onderdeel nader uitgewerkt in het plan van aanpak.

4.2.2 Taken en verantwoordelijkheden

Verwezen wordt naar paragraaf 3.2.2. Na vaststelling van de voorkeursvariant wordt dit onderdeel nader uitgewerkt in het plan van aanpak.

4.3. Ontwerp

4.3.1 Voorlopig ontwerp (VO) / compensatieplan

Op basis van de vastgestelde voorkeursvariant (schetsontwerp) start de fase van het voorlopig ontwerp met het opstellen en verder detailleren van het programma van eisen. Op basis van het programma van eisen wordt het voorlopig ontwerp opgesteld. Het voorlopig ontwerp heeft tot doel om de ruimtelijke aanpassingen op juiste schaal uit te werken en in de bestaande situatie te plaatsen. Hieruit volgt beter inzicht in het werkelijke ruimtebeslag en in de meer gedetailleerde kostenraming. Ook de eerste materialisatie keuzen worden gemaakt. Het beheeraspect wordt in deze fase meegenomen.

Het voorlopig ontwerp voor de spoorse aanpassingen en aanpassingen aan de weginfrastructuur wordt integraal opgesteld.

Daarnaast wordt, voor zover noodzakelijk, op detailniveau van een VO een compensatieplan opgesteld moeten worden.

Tijdens het opstellen van het VO wordt een vergunningescan uitgevoerd (o.a. scan: verkeersbesluit, onttrekkingsbesluit, omgevingsvergunning, waterwet, ontheffing FF wet, Boswet, natuurbeschermingswet).

4.3.2 Definitief ontwerp

In het definitief ruimtelijk/verkeerskundig ontwerp is de nieuwe situatie weergegeven met materialisatie, maatvoering en kostenraming.

Bij een traditioneel aanbesteding wordt het definitief ontwerp binnen de projectorganisatie opgesteld. Bij een geïntegreerd contract UAV-gc is het de aannemer die het definitief ontwerp (en bestek) opstelt. Gelet op de aard van de werkzaamheden lijkt een traditioneel traject het meest voor de hand te liggen. Het definitief ontwerp is de basis voor de voorbereidingen van het bestek, aanbestedingen en realisatie. Dit onderdeel wordt nader uitgewerkt in het plan van aanpak voor de planuitwerking- en realisatie.

4.3.3 Uitvoering en realisatie

Het definitief ontwerp is zo ingericht dat er een overdracht aan de projectleider civiel kan plaatsvinden. Of er een traditioneel bestek of een uitvoeringscontract UAV-gc opgesteld wordt volgt uit de aanbestedingsstrategie. Hierin moet worden meegenomen welke vergunningen door de opdrachtgever en welke door opdrachtnemer verzorgd worden.

Na vaststelling van de voorkeursvariant wordt dit onderdeel nader uitgewerkt in het plan van aanpak voor de planuitwerking- en realisatie.

4.4. Procedures

4.4.1 Bestemmingsplan

Voor het realiseren van de maatregelen rondom de overweg in de Runsdijk dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Het voorlopig ontwerp en later het definitief ontwerp dient als basis voor het bestemmingsplan. De stappen die in dit kader worden gezet zijn:

- Uitvoeren diverse onderzoeken en opstellen voorontwerp bestemmingsplan
- Inspraakprocedure doorlopen voorontwerp bestemmingsplan
- Verwerken reacties en opstellen ontwerp bestemmingsplan
- Zienswijzen procedure ontwerp bestemmingsplan
- Verwerken reacties en vaststellen bestemmingsplan
- Eventuele bezwaar- en beroepsprocedure

4.4.2 Vergunningen en besluiten

Naast het bestemmingsplan zijn er mogelijk nog andere vergunningen en besluiten noodzakelijk. In de fase van het voorlopig ontwerp is een vergunningsscan uitgevoerd, die hierin inzicht geeft.

Vergunningen/besluiten die in de scan meegenomen moeten worden zijn onder andere: verkeersbesluit, onttrekkingsbesluit, omgevingsvergunning, waterwet, ontheffing FF wet, Boswet, natuurbeschermingswet.

4.4.3 Verwerving en onteigening

Voor de realisatie van de maatregelen rondom de overweg in de Runsdijk is verweving van gronden van derden noodzakelijk. De relevante stappen voor verweving en onteigening van gronden zijn:

- Vaststellen definitief benodigde gronden op basis van definitief ontwerp.
- Doorlopen traject van minnelijke verwerving.
- Voorbereiden van het Koninklijk besluit, administratieve onteigening. Deze stap duurt 13 maanden en kan gelijktijdig lopen met het traject van minnelijke verwerving en wordt afgerond met het Koninklijk Besluit.
- Onteigeningsprocedure, alleen noodzakelijk als de minnelijke verwerving niet slaagt. Deze procedure duurt 7 maanden en start na het Koninklijk Besluit is genomen.

In relatie tot de planning zijn twee zaken van belang:

- De minnelijke verwerving kan pas starten nadat het ontwerp zodanig is dat de definitief benodigde gronden kunnen worden bepaald. Vanzelfsprekend voorafgaand daaraan al wel eerste contacten met eigenaren gelegd worden.
- Voordat de aanbesteding voor de uitvoering gestart wordt, moeten de gronden in eigendom zijn. Dit betekent dat de voorbereiding van het koninklijk besluit uiterlijk moet starten 20 maanden voordat het uitvoeringscontract de markt opgaat.

4.5. Besluitvorming

Tijdens de nadere planuitwerkings- en realisatiefase dienen de volgende besluiten genomen te worden:

Besluit	PHS – lijn	Gemeente
Vaststellen Voorlopig Ontwerp	Ter informatie ARG	College
Vaststellen Definitief ontwerp	Ter informatie ARG	College
Vaststellen Bestemmingsplan	Ter informatie HAO	Gemeenteraad
Akkoord verwerving	HAO	Gemeenteraad
Akkoord aanbesteding	HAO	College / gemeenteraad
Beschikbaar stellen krediet	HAO	gemeenteraad

Deze besluiten worden voorbereid door projectleiding in samenwerking met de projectgroep. De projectmanager ProRail wordt hierbij intensief betrokken. De ambtelijke regiegroep wordt geïnformeerd over de voortgang en zal besluiten doorgeleiden binnen de PHS – lijn.

Ook ProRail, de provincie en het Rijk hebben, naast de sturings- en besluitvormingslijn vanuit PHS Brabant, een eigen interne sturings- en besluitvormingslijn. Binnen die organisaties worden de resultaten vanuit PHS Brabant afgestemd. Indien nodig vindt er (bestuurlijke) besluitvorming bij partijen plaats, voordat zaken worden voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg en/of het Hoog Ambtelijk Overleg PHS Brabant.

4.6. Realisatie en beheer

4.6.1 Bouwhinder en bereikbaarheid

Hinder tijdens de werkzaamheden dient zoveel mogelijk voorkomen te worden en betrokkenen moeten in een vroeg stadium worden geïnformeerd en gehoord. De omgevingsmanager is hiervoor verantwoordelijk en zal dit meenemen in het communicatieplan. Het is mogelijk om hinder als gunningscriterium bij de aanbesteding van het uitvoeringscontract mee te nemen.

4.6.2 Beheer

In het voorlopig en definitief ontwerp rekening worden gehouden met beheeraspecten en -kosten, Dit biedt de beheerder een houvast om vroegtijdig te sturen op beheerskosten en hiervoor budget te regelen.

4.7. Omgevingsmanagement

Zie paragraaf 3.5. Deze paragraaf wordt na vaststelling van de voorkeursvariant verder uitgewerkt voor de planuitwerkings- en realisatiefase.

4.8. Financieel management

Zie paragraaf 3.6. Deze paragraaf wordt na vaststelling van de voorkeursvariant verder uitgewerkt voor de planuitwerkings- en realisatiefase.

4.9. Risicomanagement

Zie paragraaf 3.7. Deze paragraaf wordt na vaststelling van de voorkeursvariant verder uitgewerkt voor de planuitwerkings- en realisatiefase.

4.10. Informatiemanagement

Zie paragraaf 3.8. Deze paragraaf wordt na vaststelling van de voorkeursvariant verder uitgewerkt voor de planuitwerkings- en realisatiefase.

4.11. Planning

In bijlage 3 bij dit plan van aanpak is een planning op hoofdlijnen opgenomen tot en met de realisatie van het project. In het gunstigste geval kan realisatie eind 2017 worden afgerond. Wanneer er sprake is van bezwaar/beroep en eventuele onteigening wordt dit eind 2018.

Deze planning wordt na vaststelling van de voorkeursvariant geactualiseerd en nader uitgewerkt ten behoeve van de planuitwerkings- en realisatiefase.

Deze planning wordt vervolgens regulier gemonitord en indien nodig bijgewerkt. Binnen de projectorganisatie is projectleiding (onderdeel projectbeheersing) verantwoordelijk voor het opstellen en bijhouden van de detailplanning.

4.12. Capaciteit

Om de werkzaamheden uit te voeren zoals beschreven in dit hoofdstuk “doorkijk ontwerp en realisatie” moet een inschatting worden gemaakt van:

1. interne capaciteit die binnen de gemeente moet worden gereserveerd in de afdelingswerkplannen;
2. externe kosten voor capaciteit en specifieke kennis binnen de projectorganisatie
3. externe kosten voor het opstellen van producten (variantenstudie, schetsontwerp, etc.)

Na vaststelling van de voorkeursvariant wordt dit onderdeel verder uitgewerkt voor de planuitwerkings- en realisatiefase op basis van de bijgevoegde planning (zie paragraaf 4.11 en bijlage 3). De inzet wordt per fase, te weten nadere planuitwerking, planvoorbereiding (procedures) en realisatie in beeld gebracht. Voor de eerste stappen van de nadere planuitwerking zal de benodigde capaciteit iets hoger liggen dan voor nadere planstudie, zoals beschreven in hoofdstuk 3.

4.13. Inkoop en aanbesteding

4.13.1. Planvoorbereiding

Op de inkoopstrategie voor de planvoorbereiding zijn de gemeentelijke inkoop- en aanbestedingsregels van toepassing. Dit in nauw overleg met ProRail met betrekking tot de planvoorbereiding voor de spoorse delen van de oplossing.

4.13.2. Realisatie

De inkoopstrategie voor de realisatiefase moet voldoen aan de wettelijke aanbestedingseisen en, voor zover daarmee niet in strijd, het inkoopbeleid van de gemeente Haaren en ProRail. Gelet op de aard van de werkzaamheden lijkt een traditioneel RAW contract op dit moment de meest voor de hand liggende optie.

4.13.3. Aanbestedingsprocedure

Zie paragraaf 3.11. Deze paragraaf wordt na vaststelling van de voorkeursvariant verder uitgewerkt voor de planuitwerkings- en realisatiefase.

4.14. Projectbeheersing

Zie paragraaf 3.12. Hierin zijn onderwerpen beschreven waar per kwartaal over wordt gerapporteerd. Deze paragraaf wordt na vaststelling van de voorkeursvariant verder uitgewerkt voor de planuitwerkings- en realisatiefase.

Bijlage 1: Bestuursovereenkomst PHS: Haaren (Esch)

9 december 2014, ondertekend op 26 mei 2015

Bijlage 2: Planning

Deze wordt nog verder uitgewerkt tot een gedetailleerde planning voor het project.

Bijlage 3: Capaciteit en kostenraming