

Hoogwaardige fietsroute Weert – Nederweert

Concept Projectplan

Weert, Nederweert,
1 december 2021

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Doel van het projectplan	4
1.2.	Aansluiting op voorgaande plannen	4
1.3.	Leeswijzer	4
2.	Aanleiding en context	5
2.1.	Aanleiding	5
2.1.1.	Landelijk beleid	5
2.1.2.	Provinciaal beleid	5
2.1.3.	Smartwayz	5
2.1.4.	Gemeente Weert	5
2.1.5.	Gemeente Nederweert	6
2.2.	Quickscan Snelfietsroute Weert – Nederweert 2019	6
2.2.1.	Tracés hoogwaardige fietsroute	6
2.2.2.	Plangebied	7
3.	Projectdefinitie	8
3.1.	Doel van het project	8
3.2.	Scope van het project	8
3.3.	Projectresultaat	8
3.4.	Raakvlakken	9
3.5.	Randvoorwaarden	10
3.5.1.	Beleidskader Fiets 2019 – 2023	10
3.5.2.	Mobiliteitsplan 2030 gemeente Weert	10
3.5.3.	Mobiliteitsplan Nederweert	10
3.5.4.	Contractvorm	10
3.5.5.	Inkopen	10
3.5.6.	Wet en regelgeving	10
4.	Projectorganisatie	11
4.1.	Bestuurlijke organisatie	11
4.2.	Projectorgangram	11
4.3.	Taken, bevoegdheden, verantwoordelijkheden	12
4.3.1.	Ambtelijke opdrachtgevers	12
4.3.2.	Projectleider	12
4.3.3.	Projectmedewerkers	13
4.4.	Overlegstructuur	13
4.4.1.	Stuurgroep	13
4.4.2.	Ambtelijke opdrachtgevers	13
4.4.3.	Projectteam	13
5.	Belanghebbenden	14
6.	Planning en fasering	16
6.1.	Initiatieffase	16
6.2.	Haalbaarheidsfase	16
6.3.	Overige projectfasen	17
6.4.	Planning en fasering	18
7.	Capaciteit	19
8.	Projectkosten & Budget	20
8.1.	Projectkosten	20

8.2.	Budget.....	22
8.3.	Budget haalbaarheidsfase.....	23
8.4.	BTW-compensatie.....	23
9.	Projectbeheersing	24
9.1.	Werkpakketten.....	24
9.2.	Voortgangsbewaking.....	24
9.3.	Afwijkingen en toleranties.....	24
9.4.	Wijzigingsbeheer.....	24
9.5.	Beheersing planning.....	24
9.6.	Financiële beheersing.....	25
9.7.	Risicobeheersing.....	25
9.8.	Beheersing capaciteitsinzet.....	25
9.9.	Informatie- en documentatiemanagement.....	25

Bijlagen

1.	Overzicht mogelijke stakeholders.....	27
----	---------------------------------------	----

1. Inleiding

1.1. Doel van het projectplan

Voor u ligt het projectplan voor de haalbaarheidsfase van het project “Hoogwaardige fietsroute Weert - Nederweert”. Dit plan beschrijft het geheel van elementen die nodig worden geacht om de met dit project beoogde doelstelling te realiseren. Welke producten moeten gerealiseerd worden en in welke volgorde? Welke activiteiten zijn nodig om de verschillende op te leveren producten te analyseren en wat is de samenhang tussen de verschillende activiteiten? Wat is de benodigde inzet van mensen, middelen en geld? Zijn er raakvlakken en afhankelijkheden met andere projecten, programma's, gebeurtenissen of belanghebbenden? Welke aannames en randvoorwaarden liggen aan de uitvoering van dit projectplan ten grondslag? Wat zijn de overeengekomen toleranties om dit project te realiseren? Welke kwaliteitscontroles worden uitgevoerd en hoe wordt de uitvoering bewaakt en gerapporteerd?

Op al deze vragen en meer geeft dit plan antwoord. Dit projectplan integreert daarmee alle individuele plannen in het project zoals de projectopdracht, het organisatieplan, communicatieplan, tijdsplanning, kostenplan, contracteringsplan, enz.

1.2. Aansluiting op voorgaande plannen

Dit projectplan is een vervolg op de “Quickscan Snelfietsroute Weert – Nederweert” d.d. 9 mei 2019. Het is opgezet om de volgende fase van het project te beschrijven te weten de haalbaarheidsfase. Na het doorlopen van deze fase vormen we het plan om voor de navolgende fases:

- Planvormingsfase
- Ontwerpfase
- Contractfase
- Aanbestedingsfase
- Uitvoeringsfase
- Beheerfase

Het projectplan zal naar gelang het doorlopen van de verschillende fases geactualiseerd worden. In de huidige versie beschouwen we met name de haalbaarheidsfase. Voor de overige fases maken we op basis van de beschikbare informatie een vooruitblik.

1.3. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de aanleiding en context van het project. Hoofdstuk 3 beschrijft de projectopdracht. De projectopdracht is in feite een beschrijving van het project op hoofdlijnen. Anders gezegd beschrijft dit hoofdstuk de opdracht die de opdrachtgevers voornemens zijn op te dragen aan de projectmanager. In hoofdstuk 4 wordt de projectstructuur van het project uiteengezet. De projectstructuur is een hiërarchische weergave van alle activiteiten en producten die worden uitgevoerd respectievelijk opgeleverd. Hoofdstuk 5 gaat verder in op de projectorganisatie. In hoofdstuk 6 brengen we de raakvlakken en belanghebbenden voor dit project in kaart. In hoofdstuk 7 komt planning aan de orde; welke mijlpalen, fasen en beslispunten zijn er te benoemen in het project. In hoofdstuk 8 wordt aangegeven welke capaciteit in de vorm van mensen en middelen nodig zijn voor de uitvoering van het project. Hoofdstuk 9 beschrijft het kostenaspect. In hoofdstuk 10 wordt de projectbeheersing uiteengezet en omschrijven we hoe het project, bewaakt, gerapporteerd en gecommuniceerd wordt. Tenslotte is in de bijlage van dit projectplan een overzicht van de kostenramingen vanuit de QuickScan en een stakeholderanalyse opgenomen.

2. Aanleiding en context

2.1. Aanleiding

De route tussen Weert en Nederweert v.v. is zeer kansrijk voor het bevorderen van het fietsgebruik. Door de relatief korte afstand tussen beide kernen gebruiken nu al veel werknemers, scholieren, consumenten en recreanten voor hun dagelijkse verplaatsing de fiets. Ook het station in Weert ligt voor de inwoners van Nederweert, Ospel en Nederweert-Eind op fietsafstand. Er zijn twee belangrijke fietsroutes tussen Weert en Nederweert. Beide routes zijn niet optimaal. Het fietspad langs Randweg Zuid en Ringbaan Noord heeft tussen de A2 en Ringbaan Oost een goede verharding, een redelijke breedte en is verlicht. Het probleem is echter dat een aantal drukker verkeerswegen d.m.v. verkeerslichten overgestoken moet worden. Qua verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid is dit niet optimaal. Het fietspad langs Rijksweg Zuid en Helmondseweg is smal, heeft een minder kwalitatieve verharding en is onverlicht. Het bevorderen van het fietsgebruik en het verbeteren van de fietsverkeersveiligheid past zowel in het landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid van de gemeenten Weert en Nederweert. Het opwaarderen van het fietspad langs Rijksweg Zuid, Helmondseweg en Noordkade past geheel in dit beleid. Het fietspad krijgt een kwalitatief goede verharding, wordt voldoende breed, krijgt verlichting, er zijn geen gelijkvloers kruisingen met drukke verkeerswegen en de fietsers krijgen op dit traject voorrang op het gemotoriseerd verkeer.

2.1.1. Landelijk beleid

In het landelijk programma Fiets 2017 – 2020 is onder andere een landelijk netwerk van hoogwaardige fietsroutes opgenomen, waaronder de hoogwaardige fietsroute Weert – Eindhoven en Weert – Venlo. In verband met de files op de autosnelweg A2 tussen Weert en Eindhoven heeft de hoogwaardige fietsroute Weert – Eindhoven een hoge(re) prioriteit. Realisatie van de totale route tussen Venlo en Weert is nu nog minder urgent. Onderdelen van deze route zijn echter zeer kansrijk voor het bevorderen van het fietsgebruik zoals het gedeelte tussen Weert en Nederweert.

2.1.2. Provinciaal beleid

Het provinciale “Beleidskader Fiets 2019 – 2023” gaat uit van het meer stimuleren van het utilitaire fietsgebruik. Limburgers leggen in vergelijking met de rest van Nederland de minste kilometers per fiets van en naar werk of school. De provincie wil daarom investeren in betere en veiligere fietspaden. In de periode 2019 – 2023 zet de provincie extra in op snelle woon-werk en school-thuis (utilitaire fietsverbindingen). Bredere fietspaden met weinig kruisingen en geschikt voor hoge snelheden. De hoogwaardige fietsroute Weert – Nederweert is als subsidieproject opgenomen in het “Beleidskader Fiets 2019 – 2023”.

2.1.3. Smartwayz

Smartwayz wil onder andere de filedruk op de A2 op het traject Weert – Eindhoven verminderen door het stimuleren van een andere vervoerwijzen. Een onderdeel is het bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. De hoogwaardige fietsroute Weert – Eindhoven heeft een hoge prioriteit. Door de aanleg van de hoogwaardige fietsroute Weert - Nederweert ontstaat een betere verbinding tussen het station Weert en de kerkdorpen van de gemeente Nederweert. Dat maakt het gebruik van de trein in Weert aantrekkelijker. Smartwayz heeft 50% subsidie toegezegd voor het aantrekken van een projectleider voor dit complexe samenwerkingsproject.

2.1.4. Gemeente Weert

Volgens het mobiliteitsplan 2030 van de gemeente Weert draagt een actieve mobiliteit bij aan een gezonde, duurzame en veilige samenleving. Door meer te lopen en te fietsen bewegen we immers meer, verbruiken we minder opgewekte energie en zijn we een minder groot gevaar voor medeweggebruikers. Door gebruik van de elektrische fiets zijn mensen bereid om langere afstanden per fiets af te leggen voor hun dagelijkse ritten naar school of werk. Weert wil daarom snelle hoofd fietsroutes aanleggen. Dit doet Weert bij

voorkeur ongelijkvloers.

2.1.5. Gemeente Nederweert

Volgens het mobiliteitsplan heeft Nederweert de komende jaren de ambitie om het fietsverkeer te stimuleren. Nederweert wil een comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk zowel utilitair als recreatief. De focus hierbij ligt op de aanleg van de hoogwaardige fietsroute tussen Nederweert en Weert. Door het gehele netwerk op orde te brengen (inclusief de verhardingen) wordt fietsen een natuurlijk (en wellicht het belangrijkste) onderdeel in de gehele ketenmobiliteit.

2.2. QuickScan Snelfietsroute Weert – Nederweert 2019

Om de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid op de N275 in Nederweert te verbeteren worden de gelijkvloerse fietsoversteken ter hoogte van de Lindenstraat en Randweg West vervangen door twee ongelijkvloerse oversteken ter hoogte van de Nikkelstraat en de Rijksweg Zuid (N266). Het Regionaal Mobiliteit Overleg Midden-Limburg (RMO) heeft eerder het tracé van de hoogwaardige fietsroute Weert-Venlo verkend. De RMO-coördinator heeft bij de voorbereiding van het provinciaal beleidskader fiets 2019 – 2023 het traject Weert – Nederweert als gedeelte van de hoogwaardige fietsroute Weert – Venlo als kansrijk project ingebracht. Voor opname van dit gedeelte van de hoogwaardige fietsroute in het Beleidskader Fiets 2019 – 2023 moest het plan concreter uitgewerkt worden. Daarom is in 2019 de QuickScan Snelfietsroute Weert – Nederweert opgesteld. Deze QuickScan is de basis voor dit projectplan.

2.2.1. Tracés hoogwaardige fietsroute

De drukste fietsroute loopt in Weert en Nederweert parallel aan de N275. De fietsers moeten op deze route vijf drukke door verkeerslichten geregelde kruispunten passeren, namelijk:

- Oversteek N275 bij de Lindenstraat of Randweg West;
- Afrit van de A2 vanuit de richting Maastricht
- Toerit van de A2 in de richting Maastricht;
- Marconilaan (toegangsweg Kampershoek)
- Ringbaan Oost.

In Nederweert worden in het kader van het project N266 – N275 twee drukke gelijkvloerse fietskruisingen met de N275 vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Dit geeft tevens de mogelijkheid om de fietsroute langs de Rijksweg-Zuid en Helmondseweg (langs de Zuid-Willemsvaart) op te waarden tot hoogwaardige fietsroute. Op dit traject kunnen de fietsers tussen Nederweert en de Biest dan alle drukke verkeerswegen (o.a. de N275, autosnelweg A2 en Ringbaan Oost) ongelijkvloers kruisen.

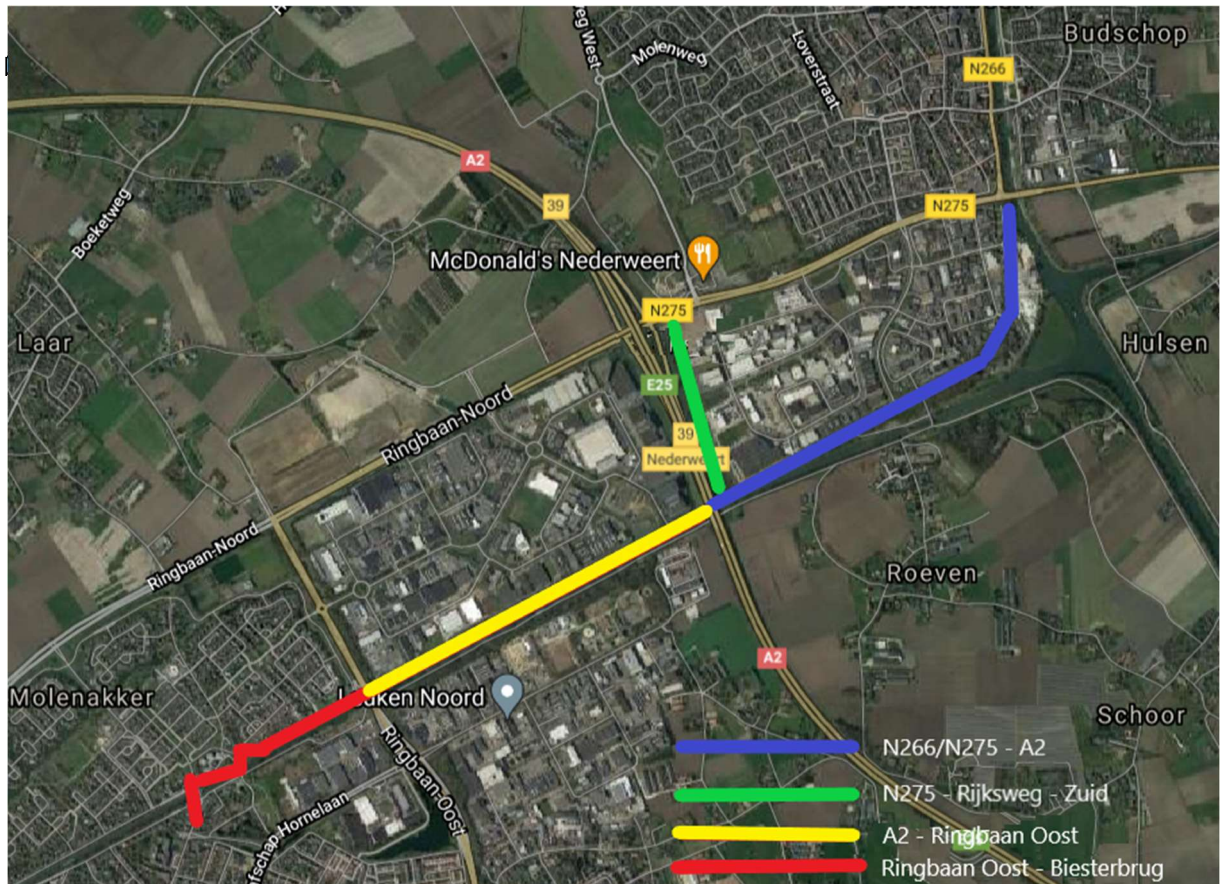
Het bestaande fietspad langs Rijksweg-Zuid en Helmondseweg is voor het huidige fietsverkeer te smal, de kwaliteit van de verharding is matig en het fietspad is onverlicht. De Stadsbrug in Weert wordt het nieuwe fietsknooppunt richting Eindhoven, België en Nederweert. De Noordkade is de verbinding tussen de Biesterbrug en Stadsbrug. Dit is een doodlopende weg en is al aantrekkelijk om als fietsroute te gebruiken.

De provincie Limburg is daarom bereid om 50% van de kosten voor realisatie van de hoogwaardige fietsroute op zich te nemen.

2.2.2. Plangebied

Het plangebied van het project omvat:

- Het bestaande fietspad langs Rijksweg- Zuid tussen de N275/N266 en de autosnelweg A2 in Nederweert (blauwe tracé);
- Een nieuw aan te leggen fietspad tussen de N275 en Rijksweg-Zuid, parallel aan de oostzijde van de autosnelweg A2 in Nederweert (groene tracé);
- Het bestaande fietspad langs de Helmondseweg tussen de autosnelweg A2 en de Ringbaan Oost in Weert (gele tracé);
- Het bestaande fietspad tussen Ringbaan Oost en de Biesterbrug in Weert (rode tracé)



Figuur 1: plangebied project hoogwaardige fietsroute Weert - Nederweert

3. Projectdefinitie

3.1. Doel van het project

Voor het project hoogwaardige fietsroute Weert - Nederweert zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

1. Verbeteren van de regionale fietsbereikbaarheid door het creëren van een robuuste en toekomstgerichte fietsverbinding tussen Weert en Nederweert, als onderdeel van de fietsroute Weert – Venlo.

De focus bij de aanleg van infrastructuur lag in het verleden vaak bij de automobilititeit. De doorstroming van het gemotoriseerd verkeer was bijvoorbeeld belangrijk en er moesten voldoende parkeerplaatsen zijn. Bij verkeerslichten moeten fietsers vaak tweemaal wachten. Door de komst van de elektrische fiets zijn de mogelijkheden voor het fietsgebruik vergroot, maar ook de snelheidsverschillen tussen de verschillende voertuigen. Dit vraagt om een andere fietsinfrastructuur.

De insteek is om het hele traject tussen Weert en Venlo op termijn te gaan verbeteren. De focus voor de korte termijn ligt op de frequent gebruikte deeltrajecten.

2. Bevorderen van het utilitair en recreatief fietsgebruik.
3. Bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer.
Wanneer fietsers vlot en comfortabel van en naar het treinstation kunnen fietsen, zullen verkeersdeelnemers vaker de trein en kiezen er minder snel voor om met de auto in de file te gaan staan richting Eindhoven.
4. Verbeteren van de verkeersveiligheid.
Wanneer fietsers in grote groepen fietsen, zoals bij senioren fietsclubjes of schoolgaande kinderen wordt regelmatig het rode licht genegeerd. De snelheden op de doorgaande wegen is vaak hoog. Ook automobilisten rijden soms door het rode licht. De beste en meest verkeersveilige oplossing is om de drukke verkeerswegen ongelijkvloers te kruisen. De route via Rijksweg Zuid en Helmondseweg kruist de op- en afritten van de A2 en Ringbaan Oost nu al ongelijkvloers. Bovendien hoeven de fietsers de toegangswegen naar Kampershoek niet meer over te steken. Opwaardering van de bestaande fietsroute langs Rijksweg Zuid en Helmondseweg is dan ook een verbetering voor de verkeersveiligheid.
5. Verbeteren van de sociale veiligheid.
Door het aanbrengen van een goede straatverlichting wordt de sociale veiligheid in de avond en nachtelijke uren sterk verbeterd.

3.2. Scope van het project

De scope van het project kan in hoofdlijnen als volgt omschreven worden:

- Het verbreden en verbeteren van het bestaande fietspad tussen de fietstunnel onder de N275 nabij de Zuid-Willemsvaart en de autosnelweg A2 in Nederweert, inclusief het aanpassen van de verschillende gelijkvloerse wegekruisingen;
- De aanleg van een nieuw fietspad in Nederweert parallel aan de oostzijde van de autosnelweg A2, inclusief de afbuiging van het fietspad langs de N275 richting het nieuwe fietspad;
- Het verbreden en aanpassen van het bestaande fietspad langs de Helmondseweg in Weert, tussen de autosnelweg A2 en Ringbaan Oost;
- Het verbreden en aanpassen van het bestaande fietspad langs de Helmondseweg en de Biesterbrug, inclusief het aanpassen van de van de verschillende gelijkvloerse kruisingen en inclusief de herinrichting van een gedeelte van de Helmondseweg en inclusief de optimalisatie van de kortsluiting op de Noordkade ter hoogte van de Biesterbrug.

3.3. Projectresultaat

Het projectresultaat beschrijft het resultaat wat met dit project beoogd is. Het projectresultaat is in feite het product dat aan het einde van het project wordt opgeleverd waarmee we trachten het doel van de opdrachtgever te realiseren. Het projectresultaat van dit project is de aanleg van de in voorgaande paragraaf omschreven projectonderdelen

inclusief alle daaruit voortvloeiende en bijkomende werkzaamheden.

3.4. Raakvlakken

Raakvlakken zijn de afhankelijkheden van andere projecten, programma's en initiatieven waarmee in het project rekening dient te worden gehouden. Tijdens het opstellen van dit projectplan zijn de volgende raakvlakken te onderkennen voor het project:

N266 – N275 Nederweert

Dit project voorziet in aanpassing van een negental punten op de N275 en N266 in Nederweert. De belangrijkste doelstellingen van dit project zijn:

- Verbetering van de verkeersdoorstroming op beide provinciale wegen;
- Verbetering van de verkeersveiligheid;
- Verbetering van de fietsinfrastructuur;
- Verbetering van de leefbaarheid;
- Verbetering van de ruimtelijke potenties

De belangrijkste raakvlakken met dit project zijn het opheffen van twee gelijkvloerse kruisingen voor het fietsverkeer in combinatie met de aanleg van twee ongelijkvloerse kruisingen. De fietstunnel onder de N275 nabij de Zuid-Willemsvaart sluit aan op het deeltraject N275 – autosnelweg A2. De helling van de fietsbrug of fietstunnel nabij de Nikkelstraat eindigt nabij het nieuw aan te leggen fietspad parallel aan de oostzijde van de A2.

Aanleg transportwaterleiding door WML

Waterleiding Maatschappij Limburg (WML) start in januari 2022 met de aanbesteding voor het ontwerp en aanleg van een nieuwe transportleiding tussen het pompstation Ospel en Ringbaan Oost in Weert. Deze leiding is nodig voor het op peil brengen van de waterdruk van het waterleidingnet in Weert. Het tracé van deze transportleiding is onder andere gepland onder het bestaande fietspad langs Rijksweg-Zuid in Nederweert en langs de Helmondseweg in Weert. Hiervoor wordt het bestaande fietspad opgebroken en de verharding weer hersteld. Het is maatschappelijk niet uit te leggen dat na het herstellen van de verharding, deze verharding weer wordt opgebroken voor het verbreden van het fietspad in het kader van dit project. Het probleem is dat beide projecten in tijd gezien niet parallel lopen. Door ook de aanleg van de hoogwaardige fietsroute in het bestek van WML mee te nemen, wordt er werk met werk gemaakt.

Optimalisering fietsroutestructuur kern Weert

De gemeente Weert wil volgens het mobiliteitsplan 2030 de fietsstructuren in de kern Weert o.a. richting België, Eindhoven en Nederweert optimaliseren.

Optimaliseren fietsroutestructuur kern Nederweert

Door het opheffen van de gelijkvloerse fietsoversteken over de N275 en de aanleg van drie fietsbruggen of fietstunnels in het kader van het project N266 – N275 Nederweert wijzigen de fietsroutes in de kern Nederweert.

In 2021 is een Analyse Fietsverkeer in de omgeving Nederweert uitgevoerd. De conclusie van dit onderzoek is onder andere dat de ongelijkvloerse kruisingen met de N275 op de juiste plaats liggen en dat er een aantal punten aanpassingen wenselijk zijn, onder andere bij de Schoolstraat, Brug 15, Staat en de Lindenstraat. Na realisatie van de het project N266 – N275 wordt onderzocht welke aanpassingen van de (fiets)infrastructuur in de kern Nederweert daadwerkelijk noodzakelijk en/of gewenst zijn.

Gebiedsontwikkeling Kampershoek 2.0 en woongebied Laarveld

De infrastructuur van het bedrijventerrein Kampershoek 2.0 ten noorden van de N275 in Weert is gerealiseerd. Op het bedrijventerrein zijn enkele grote logistieke bedrijven en een hotel gepland. Laarveld is de nieuwe woonwijk van Weert ten noorden van de N275. Een groot gedeelte van de wijk is al gebouwd.

Gebiedsontwikkeling Pannenweg

Het bedrijventerrein Pannenweg ten zuiden van de N275 in Nederweert is al voor een

belangrijk deel bebouwd. Enkele percelen moeten nog worden bebouwd.

Gebiedsverkenning Weert en omstreken

In deze gebiedsverkenning wordt integraal onderzocht welke knelpunten en ambities op het gebied van mobiliteit er zijn in het gebied Weert – Eindhoven. Dit wordt uitgevoerd door het cluster mobiliteit van de provincie Limburg. Nagegaan moet worden in hoeverre deze gebiedsverkenning invloed heeft op het verkeersmodel.

Vervangingen VRI installaties N275

De provincie Limburg is eigenaar en beheerder van de verkeersregelininstallaties binnen het projectgebied, te weten, waaronder vri K1280; N275 / Ringbaan Noord – A2/op- afritten. Deze installaties staan op de nominatie om in de periode 2021-2023 te worden vervangen in het kader van regulier onderhoud. In de haalbaarheidsfase wordt bekeken of de vervanging kan worden meegenomen in de realisatiefase van het project N266 -N275.

3.5. Randvoorwaarden

Randvoorwaarden zijn de basiscondities waarbinnen het project dient te worden uitgevoerd. Op het moment van opstellen van dit projectplan zijn de volgende randvoorwaarden gesteld aan het project:

3.5.1. Beleidskader Fiets 2019 - 2023

Volgens dit beleidskader moeten de fietspaden geschikt zijn voor het snellere fietsverkeer. Ze moeten breder worden, zo weinig mogelijk gelijkvloers kruisen met drukke verkeerswegen en de fietsers moeten voorrang krijgen op de gelijkvloerse kruisingen.

3.5.2. Mobiliteitsplan 2030 gemeente Weert

Het fietsroutenetwerk in Weert moet geschikt zijn voor snelle fietsers en inpasbaar zijn in het bestaande lokale fietsroutenetwerk. De Helmondseweg in de bebouwde kom van Weert heeft een beperkte verkeersfunctie voor het gemotoriseerd verkeer en een ontsluitingsfunctie voor de aanliggende woningen. Parkeren, de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer, het fiets- en voetpad moeten in goede afstemming met de omwonenden en stakeholders op elkaar worden afgestemd.

3.5.3. Mobiliteitsplan Nederweert.

Dit plan voorziet onder andere in het verbeteren van de knelpunten op de N266 – N275, verbetering van de fietsinfrastructuur en ook de aanleg van de hoogwaardige fietsroute Weert – Nederweert.

3.5.4. Contractvorm

De keuze van de contractvorm (bestek of geïntegreerd contract op basis van de UAV-GC 2005) voor de uitvoeringsfase wordt afgewogen in een nog op te stellen contracteringsplan. WML gaat de transportleiding als geïntegreerd UAV-GC contract in januari 2022 in de markt zetten. Combinatie van de aanleg van de transportleiding en de hoogwaardige fietsroute is wenselijk.

3.5.5. Inkopen

Met de provincie Limburg is afgesproken dat er voor beide gemeenten twee afzonderlijke subsidiebeschikkingen worden afgegeven.

Inkopen van leveringen, diensten en werken vindt plaats onder het geldende aanbestedingsbeleid van WML, de gemeente Weert en Nederweert, afhankelijk van wie opdrachtgever voor een bepaald onderdeel wordt.

3.5.6. Wet en regelgeving

Van toepassing zijn vigerende wet- en regelgeving en in Nederland gebruikelijke toe te passen normen en richtlijnen.

4. Projectorganisatie

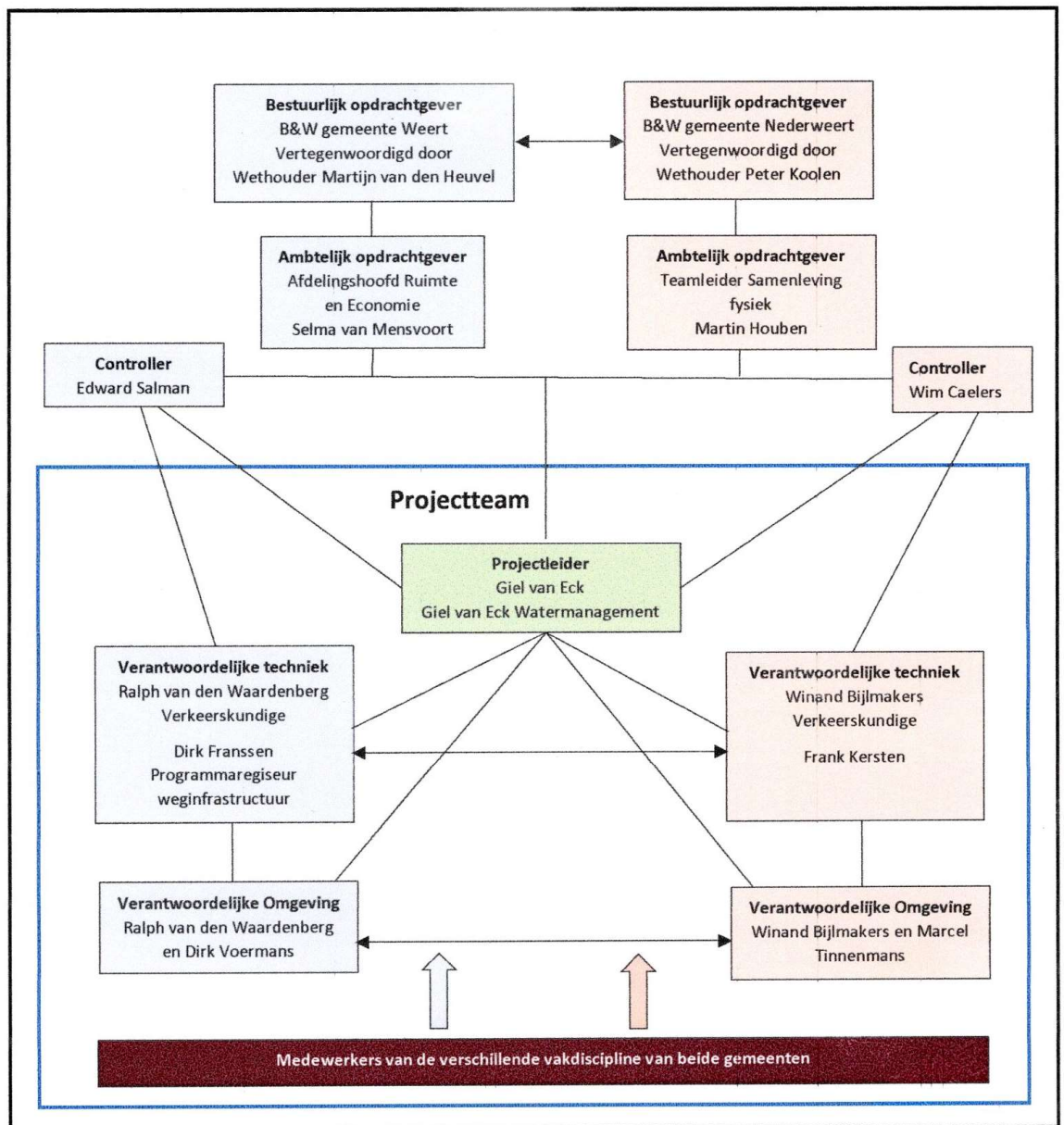
Dit hoofdstuk gaat nader in op de projectorganisatie: het projectorganogram, de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden en de overlegstructuur.

4.1. Bestuurlijke organisatie

De gemeente Weert en Nederweert zijn de initiatiefnemers van dit project. De colleges van burgemeester en wethouders van beide gemeenten zijn bestuurlijk opdrachtgever. Zij worden vertegenwoordigd door wethouder Martijn van den Heuvel van de gemeente Weert en wethouder Peter Koolen van de gemeente Nederweert.

4.2. Projectorganogram

Het projectorganogram is een schematische weergave van de projectorganisatie. De inrichting van een projectorganisatie is sterk afhankelijk van de omgeving, de complexiteit en de omvang van het project.



Figuur 2: projectorganogram project hoogwaardige fietsroute Weert - Nederweert

4.3. Taken, bevoegdheden, verantwoordelijkheden

Dit projectplan beschrijft de (belangrijkste) taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de opdrachtgever en het projectteam.

4.3.1. Ambtelijke Opdrachtgevers:

De belangrijkste taken van de ambtelijk opdrachtgevers zijn:

- Opstellen projectopdracht van het project;
- Samen met de projectmanager het doel, scope, resultaat en aanpak van het project bepalen;
- Vaststellen wijze van rapporteren, bepalen van beslismomenten en het opstellen van de agenda voor de stuurgroep;
- Zorgdragen voor de beschikbaarheid van mensen en middelen;
- Faciliteren van de projectmanager;
- Het adviseren van de bestuurlijke opdrachtgevers.

4.3.2. Projectleider

De belangrijkste taken van de projectleider zijn:

- Overleg met de opdrachtgever t.a.v. het inrichten van de projectorganisatie
- Opstellen doel, scope, resultaat en aanpak van het project;
- Opstellen van het projectplan;
- Aansturen van het projectteam;
- Ambtelijke opdrachtgevers ondersteunen bij het opstellen en bewaken van de projectopdracht;
- Verkrijgen van goedkeuring van de ambtelijke opdrachtgevers voor het projectplan en projectplan en daarmee autorisatie voor de uitvoering van werkzaamheden;
- Definiëren van verantwoordelijkheden en het toewijzen van werkzaamheden aan het projectteam;
- Begroten, budgetteren en bewaken van de uitgaven en het nemen van de noodzakelijke maatregelen om het resultaat te realiseren binnen het overeengekomen budget;
- Definiëren van activiteiten en of werkpakketten, in volgorde plaatsen en de duur inschatten;
- Project of de fase plannen, gewenste, geplande en werkelijke datums vergelijken en eventueel de planning bijstellen;
- Toezicht houden op en sturen van de voortgang van het project binnen de afgesproken toleranties;
- Beheer/managen van potentiële wijzigingen;
- Planning en kosten beheersen met betrekking tot wijzigingen;
- Voorbereiden van besluitvorming voor de verschillende beslismomenten;
- Opstellen van nota's en annotaties ten behoeve van bestuurlijke besluitvorming;
- Opstellen van rapportages aan de (additionele) opdrachtgever;
- Managen van risico's en het implementeren van risicomatregelen;
- Escaleren aan de (additionele) opdrachtgever als werkzaamheden buiten de toleranties dreigen te raken;
- Managen van raakvlakken;
- Opstellen van de totstandkoming van de realisatieovereenkomst;
- Zorgdragen voor de oplevering van het eindresultaat;
- het afsluiten van het project en decharge verkrijgen.

4.3.3. Projectmedewerkers

Voor het project worden projectmedewerkers op het gebied van techniek, en communicatie, geformeerd met medewerkers van de gemeenten Weert en Nederweert. Afhankelijk van de gewenste kennis worden medewerkers van verschillende afdelingen/teams van de beide gemeenten ingezet.

Uitgangspunt van het project is dat de meeste werkzaamheden worden uitbesteed aan adviesbureaus of aan gespecialiseerde externen, afhankelijk van het benodigde kennisniveau en beschikbare capaciteit. De projectmedewerkers zijn verantwoordelijk voor de inbreng van lokale kennis, uitgangspunten, beleid van de betreffende gemeente. De projectmedewerkers van beide gemeenten stemmen onderling af. De projectmedewerkers leveren de benodigde input voor de ingehuurde diensten en toetsen de opgeleverde resultaten, voor zover deze liggen op hun eigen vakgebied. Indien nodig sluiten de projectmedewerkers onderdelen intern kort met hun collega's.

4.4. Overlegstructuur

Om de omschreven projectstructuur tot stand te kunnen brengen, de voortgang te bewaken en besluitvorming te nemen / voor te bereiden, wordt onderstaande overlegstructuur ingericht.

Type overleg	Frequentie	Samenstelling
Stuurgroep	3 x per jaar	- Bestuurlijke opdrachtgevers - Ambtelijke opdrachtgevers - Projectleider - Projectmedewerkers techniek - Gedeputeerde Mobiliteit (desgewenst)
Overleg ambtelijke opdrachtgevers	3 x per jaar	- Ambtelijk opdrachtgevers - Projectleider - Projectmedewerkers techniek
Projectteam	1 x per 4 weken	- Projectleider - projectmedewerkers - Afhankelijk van de agenda andere medewerkers

4.4.1. Stuurgroep

De Stuurgroep bewaakt en stuurt op bestuurlijk niveau de scope, planning en voortgang, risico's en financiën. Tevens wordt in de Stuurgroep bestuurlijke besluitvorming op niveau van Colleges, en indien van toepassing en gemeenteraden voorbereid.

4.4.2. Ambtelijke opdrachtgevers

De ambtelijke opdrachtgevers bewaken en sturen op ambtelijk niveau de planning en voortgang, risico's, financiën, capaciteit en projectbeheersing.

4.4.3. Projectteam

Het Projectkernteam is belast met de dagelijkse operationele uitvoering van het Project.

5. Belanghebbenden

Stakeholdersmanagement is een belangrijk aspect van een project en levert de input op hoe het project te organiseren, hoe en wanneer belanghebbenden bij het project te betrekken en hoe te communiceren.

Om te komen tot een goed ingericht stakeholdermanagement zijn / worden de volgende stappen doorlopen:

1. Inventariseren belanghebbenden;
2. Inventariseren belang en invloed;
3. In kaart brengen onderlinge relaties;
4. Vaststellen hoe de belanghebbenden bij het project betrokken kan worden en hoe de terugkoppeling aan de belanghebbenden plaatsvindt (als input voor het communicatieplan);
5. Updaten risicodossier afhankelijk van uitkomsten van stappen 1 t/m 4.

Bij het opstellen van dit projectplan is een gedeelte van stap 1 doorlopen, in bijlage 2 van dit projectplan is de lijst van stakeholders opgenomen voor zover deze bekend zijn ten tijde van het opstellen van dit projectplan. De typering van de stakeholders zoals hieronder omschreven onder ad 1. moet nog worden doorlopen, dit wordt samen met het doorlopen van stappen 2 t/m 5 gedaan in de haalbaarheidsfase.

Ad.1: Inventariseren belanghebbenden

Iedere geïnventariseerde stakeholder is getypeerd naar één van de volgende categorieën:

- beslisser;
- gebruiker;
- uitvoerende;
- leverancier.

Ad. 2: Inventariseren belang en invloed

Per stakeholder wordt aangegeven welk belang en welke invloed de betreffende stakeholder heeft bij het project. Hierbij is het volgende onderscheid gemaakt:

- negatief belang;
- neutraal belang;
- positief belang;
- lage invloed;
- gemiddelde invloed;
- hoge invloed.

Stakeholders met hoge invloed en een negatief belang dienen voor het project als risico te worden beschouwd.

Ad. 3: In kaart brengen onderlinge relaties

Vervolgens wordt per stakeholder de mate van betrokkenheid onderzocht. Hierbij maken we onderscheid in direct betrokken, indirect betrokken en zichtbaar betrokken stakeholders.

Ad. 4: Vaststellen hoe de belanghebbenden bij het project betrokken

Als laatste wordt per stakeholder aangegeven hoe deze te betrekken bij het project. Daarbij zijn de volgende mogelijkheden te onderscheiden:

- niet betrekken;
- informeren;
- consulteren;
- betrekken bij de uitvoering;
- betrekken bij de besluitvorming.

Daarbij wordt ook bekeken hoe de juiste terugkoppeling aan de betreffende stakeholder kan worden gedaan. Een en ander wordt in een apart op te stellen communicatieplan opgenomen in de haalbaarheidsfase.

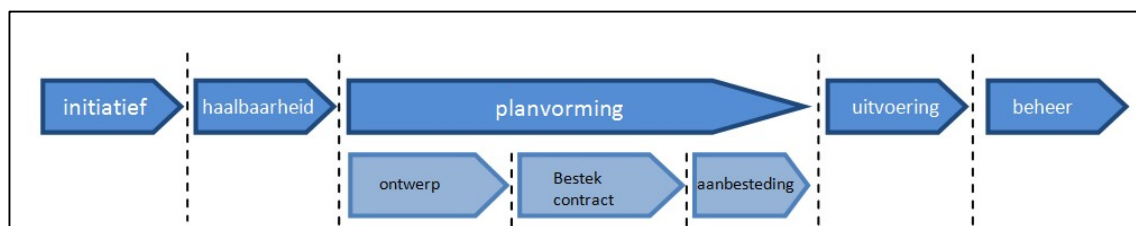
Voor stakeholders die betrokken worden bij de uitvoering geldt dat deze mogelijk worden toegevoegd aan de projectorganisatie. Eigenaren waarvan gronden aangekocht dienen te worden, kunnen ook beschouwd worden als stakeholders. Grondeigenaren maken weliswaar geen onderdeel uit van de projectorganisatie maar dienen wel actief benaderd te worden. Stakeholders die geïnformeerd dienen te worden, worden opgenomen in het communicatieplan.

Ad. 5: Opzetten Update risicodossier

De resultaten van de stappen 1 t/m 4 worden ten slotte vertaald in een risicoanalyse. Deze worden eveneens in de haalbaarheidsfase opgezet.

6. Planning en fasering

Voor dit project wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende fasen:



Figuur 3: projectfasering

In de navolgende hoofdstukken wordt kort ingezoomd op de projectfasen en benoemen we op hoofdlijnen welke activiteiten/producten worden gerealiseerd.

6.1. Initiatiefase

Deze fase is met vaststelling van de QuickScan Snelfietsroute Weert – Nederweert afgerond. De uitkomsten van deze fase hebben geleid tot de in dit projectplan omschreven projectscope.

6.2. Haalbaarheidsfase

In de haalbaarheidsfase wordt de haalbaarheid van het voorkeursalternatief van de QuickScan onderzocht. Het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt tot een definitief schetsontwerp. Om tot een goed gefundeerd en gedragen definitief schetsontwerp te komen starten we overleggen met de omgeving op, voeren we onderzoeken uit, bekijken we de randvoorwaarden en nemen we die mee in het ontwerp. Aan het einde van de fase wordt het definitief schetsontwerp vastgesteld. Daarnaast wordt er een samenwerkingsovereenkomst tussen beide gemeenten opgesteld en een QuickScan ten behoeve van de planologische procedure uitgevoerd. De projectraming en projectplanning worden uitgewerkt en zo nodig bijgesteld. De haalbaarheidsfase eindigt met het verder uitwerken van dit projectplan tot een projectplan voor de aanvang / overgang naar de volgende fasen.

In onderstaande tabel zijn de te doorlopen taken, activiteiten en daaruit voortvloeiende producten weergegeven:

Taak	Activiteit	Product
Organiseren van de deze nieuwe fase en vastleggen vervolgaanpak en afspraken met ambtelijke organisatie	Vastleggen van scope en benodigde middelen voor deze fase	<ul style="list-style-type: none">- projectplan- projectplanning- risicodossier- communicatieplan voor de haalbaarheidsfase- stakeholderanalyse
Aanvragen provinciale subsidie	Opstellen van de subsidieaanvraag	<ul style="list-style-type: none">- besluit GS inzake een bijdrage uit het Beleidskader Fiets 2019 - 2012

Taak	Activiteit	Product
Toetsen haalbaarheid van het voorkeursalternatief	Onderzoek uitvoeren op basis van het voorkeursalternatief	<ul style="list-style-type: none"> - definitief schetsontwerp - planologische toetsing - uitvoeren quickscan t.b.v. planologische regeling - - geluid - luchtkwaliteit - flora en fauna - watertoets - cultuurhistorie - externe veiligheid - verkeersberekeningen - etc. - concept grondaankooptekening - vergunningenscan
Projectbudget actualiseren	Bijstellen van de SSK-ramingen en uitkomsten spiegelen aan projectbudget	<ul style="list-style-type: none"> - geactualiseerde SSK-ramingen - kredietbesluiten
Afspraken maken met de betrokken partners over het project	Afspraken vastleggen inclusief inbreng middelen	<ul style="list-style-type: none"> - samenwerkingsovereenkomst
Organiseren van de vervolgfases, vastleggen bijbehorende vervolgaanpak en afspraken met ambtelijke organisatie	Vastleggen van scope en benodigde middelen voor de vervolgfases	<ul style="list-style-type: none"> - projectplan
Te komen tot een contractkeuze op basis waarvan het vervolgtraject kan worden ingericht	Opstellen van een contracteringsplan	<ul style="list-style-type: none"> - contracteringsplan

6.3. Overige projectfasen

Ontwerpfase

Afhankelijk van de gekozen contractvorm wordt in deze fase het ontwerp verder uitgewerkt en worden onderzoeken benodigd voor de contractering opgestart. Ook start in deze fase de vergunningsaanvragen, de ruimtelijke procedures en de verwerving van eigendommen.

Contractfase

Doelstelling van de contractfase is om te komen tot een kwalitatief goed, volledig en beheersbaar contract voor de uitvoeringsfase van het project. Daarnaast zal in de contractfase een ontwerp worden opgesteld welke aan het contract zal worden toegevoegd en tevens zal worden gebruikt voor diverse vergunningsaanvragen, grondaankopen en overleggen met stakeholders.

Aanbestedingsfase

In deze fase vindt de marktbenadering plaats om te komen tot de contractering van een geschikte partij voor de realisatie van het project. De start van de aanbestedingsprocedure hangt nauw samen met de afronding van de bestemmingsplanprocedure (incl. risico's

voortkomend uit eventuele bezwarenprocedures) en de verwerving van de benodigde gronden (minnelijk of indien nodig door onteigening).

Uitvoeringsfase

In deze fase wordt het Definitief Ontwerp gerealiseerd.

Beheerfase

In deze fase wordt het eindresultaat van de realisatiefase in beheer genomen.

6.4. Planning en fasering

In onderstaande tabel is de huidige projectplanning per fase weergegeven op kwartaalniveau.

Naam fase	Geplande startdatum	Geplande einddatum
Initiatiefase	2019	2019
Haalbaarheidsfase Onderdeel Randwegbrug – Ringbaan Oost Overige onderdelen	n.v.t. Begin Q1 2022	n.v.t. Einde Q1 2023
Planvormingsfase (ontwerp, vergunningen, bestek / contract, aanbesteding) Onderdeel Randwegbrug – Ringbaan Oost Overige onderdelen	Begin Q1 2022 Begin Q2 2023	Einde Q4 2022 Einde Q4 2023
Uitvoeringsfase Onderdeel Randwegbrug – Ringbaan Oost Overige onderdelen	Begin Q1 2023 Begin Q1 2024	Einde Q4 2023 Einde Q4 2024
Beheerfase	Q1 2024 en Q1 2025	n.v.t.

WML gaat onder het fietspad tussen de Randwegbrug en Ringbaan Oost een watertransportleiding aanleggen. Zoals eerder is aangegeven is combinatie van de transportleiding en de fietsroute om kostentechnische en maatschappelijke redenen wenselijk. De impact van de hoogwaardige fietsroute op dit traject op de omgeving is beperkt. Daarom wordt voor dit gedeelte de haalbaarheidsfase overgeslagen en direct begonnen met de planvormingsfase. Combinatie van beide werken is dan mogelijk.

Bovenstaande planning is gemaakt op basis van ervaringen vanuit andere projecten. De planning zal in de haalbaarheidsfase worden omgevormd tot een meer nauwkeurige projectplanning, o.a. op basis van parameters zoals planologische procedures, grondverwerving, vergunningstrajecten, eventuele verleggingen van hoofdtransportleidingen, etc.

7. Capaciteit

In dit hoofdstuk wordt de benodigde inzet van capaciteit voor de uitvoering van het project op hoofdlijnen vastgesteld. Hierbij wordt uitsluitend gekeken naar het projectteam. Voor het inschatten van de benodigde uren is gekeken naar de eigen ervaringen van de projectmanager en naar de ervaringen van de ambtelijke opdrachtgevers.

Capaciteitsoverzicht hoogwaardige fietsroute Weert - Nederweert						
Rol en naam		Benodigd aantal uren/week				
Fase	Haalbaarheid	Planvorming			Uitvoering	
		Ontwerp	Bestek / Contract	Aanbesteding		
Externe inhuur						
Projectleiding		8				
Weert en Nederweert						
Ambtelijke opdrachtgevers						
Ambtelijk opdrachtgever		o.a.				
Ambtelijk opdrachtgever		o.a.				
Projectmedewerkers		2				
Techniek / beleid						
Verkeerskundige Weert		6				
Programmaregiseur weginfrastructuur		4				
Verkeerskundige Nederweert		6				
		3				
Coördinator vergunningen	n.n.t.b.	o.a.				
Communicatieadviseur gemeente Weert		2				
Communicatieadviseur gemeente Nederweert		1				
Stakeholdersanalist	n.n.t.b.	o.a.				
Juridisch adviseur	n.n.t.b.	o.a.				
Grondaankoper	n.n.t.b.	o.a.				

In verband met toetsing van resultaten in de haalbaarheidsfase verwachten we incidenteel ook capaciteit vanuit de verschillende vakafdelingen. Hoofdstuk 9 gaat verder in op de beheersing van de capaciteit gedurende het project.

8. Projectkosten & Budget

8.1. Projectkosten

Op basis van de in de QuickScan opgestelde schetsontwerpen is via de SSK-systematiek (Standaard Systematiek Kostenramingen) een projectraming opgesteld. Deze projectraming is onderverdeeld in deelramingen per object. De bedragen die uit de deelramingen volgen hebben ten grondslag gelegen aan de provinciale subsidieraming en de gemeentelijke budgetten. Dit leidde tot een totaal van de projectkosten ter grootte van € 4,3 miljoen exclusief btw.

Indexering

Bovengenoemd bedrag, bepaald op basis van ramingen uit 2019 en volgens de inzichten van toen geïndexeerd tot en met het op dat moment geplande jaar van realisatie (2023) werd aangemerkt als het taakstellend budget. Inmiddels zijn de prijsstijgingen veel hoger en het project wordt gefaseerd aangelegd. Daarom is het noodzakelijk om de indexering aan te passen.

Volgens het CBS zijn de indexcijfers (2000 = 100) voor wegen met gesloten verhardingen (42112b) tussen 2019 en juli 2021 als volgt:

Index op 1 januari 2019:	167,2;
Index op 1 januari 2020:	167,6;
Index op 1 januari 2021:	158,7;
Index op 1 juli 2021:	177,3.

De index is op 1 juli 2021 ten opzichte van 1 januari 2019 10,1 punten (6%) hoger. De stijging op 1 juli 2021 ten opzichte van 1 januari 2021 bedraagt 18,6 punten (11,7%). Aangehouden is dat de stijging in de 2^e helft van 2021 iets minder zal zijn dan in de 1^e helft 2021. Gelet op de huidige marktomstandigheden is het echter lastig om een betrouwbare index te voorspellen.

Voor de bepaling van de nieuwe index is aangehouden:

- Stijging volgens CBS tussen 1-1-2019 en 1-7-2021: 6%;
- Schatting stijging 2^e helft 2021: 8% (totaal: 2021: 14%);
- Schatting stijging 2022: 5% (totaal 19%);
- Schatting stijging 2023: 3% (totaal 2019 22%).

Stelpost Bodemgesteldheid

Met uitzondering van het nieuwe fietspad parallel aan de A2 is het hele traject van de hoogwaardige fietsroute is qua bodemgesteldheid verdacht. Tussen de kruising N266 – N266 in Nederweert en Ringbaan Oost in Weert wordt het bestaande fietspad verbreed. Waarschijnlijk kan de verbreding van het fietspad worden gerealiseerd zonder de bestaande fundering op de schop te nemen, De risico's m.b.t. de bodemgesteldheid zijn op dit wegvak beperkt. Dit geldt niet voor de Helmondseweg tussen Ringbaan Oost en de Biesterbrug. Op een gedeelte van dit wegvak te liggen de woningen op korte afstand van het fietspad en die woningen liggen bovendien lager dan de bestaande weg. De verbreding van het fietspad is alleen mogelijk door aanpassing van de hoofdrijbaan. Op dit gedeelte is aanpassing van de fundering van weg of fietspad nodig. Dan is sanering van de bodem nodig. De exacte impact van de bodemgesteldheid kan pas worden bepaald na vaststelling van het schetsontwerp en de bijbehorende bodemonderzoeken. In de SSK-ramingen is geen rekening gehouden met bodemsaneringen. Daarom wordt voor dit gedeelte van de Helmondseweg een stelpost "bodemgesteldheid" van € 300.000 opgenomen.

In onderstaande tabel zijn de nieuwe indexcijfers en deze stelpost opgenomen. Het overzicht geeft inzicht in de kosten per onderdeel, de totaalkosten en verdeling ervan naar de financierende partijen. Door de hogere indexcijfers moet de dekking bij de verschillende partijen nog worden aangepast.

SSK-ramingen Quickscan Snelfietsroute Weert - Nederweert			
Traject / Kostenonderdeel	Kosten Weert		Kosten Nederweert
Traject Wiekendreef – Ringbaan Oost			
Bouwkosten	€ 689.695		
Engeneringskosten 20%	€ 137.939		
Overige bijkomende kosten 20%	€ 137.939		
Subtotaal	€ 965.573		
Objectoverstijgende risico's 25%	€ 241.393		
	€ 1.206.966		
Indexering ca. 22 % tot 2024	€ 266.034		
Stelpost bodemgesteldheid	€ 300.000		
Totaal kosten deeltraject		€ 1.773.000	
Deelgebied Ringbaan Oost – A2			
Bouwkosten	€ 601.077		
Engeneringskosten 20%	€ 120.215		
Overige bijkomende kosten 20%	€ 120.215		
Subtotaal	€ 841.507		
Objectoverstijgende risico's 25%	€ 210.377		
	€ 1.051.884		
Indexering ca. 19 % tot 2023	€ 200.116		
Totaal kosten deeltraject		€ 1.252.000	
Totaal kosten in gemeente Weert		€ 3.025.000	
Deelgebied A2 – N266/N275			
Bouwkosten			€ 664.876
Engeneringskosten 20%			€ 132.975
Overige bijkomende kosten 20%			€ 132.975
Subtotaal			€ 930.826
Objectoverstijgende risico's 25%			€ 232.706
			€ 1.163.532
Indexering ca 19 % tot 2023			€ 222.468
Totaal kosten deeltraject			€ 1.386.000
Deelgebied N275, parallel aan de A2			
Bouwkosten			€ 245.485
Engeneringskosten 20%			€ 49.097
Overige bijkomende kosten 20%			€ 49.097
Subtotaal			€ 343.679
Objectoverstijgende risico's 25%			€ 85.919
			€ 429.598
Indexering ca. 22 % tot 2024			€ 94.402
Totaal kosten deeltraject			€ 524.000
Totale kosten in gemeente Nederweert			€ 1.910.000
Totale kosten in gemeente Weert			€ 3.025.000
Totale kosten hoogwaardige fietsroute			€ 4.935.000

Onzekerheden

Bovenstaande kostenindicatie is gebaseerd op de informatie behorende bij de quickscanfase. Deze fase kent nog relatief veel onzekerheden. In de komende haalbaarheidsfase worden aanvullende onderzoeken uitgevoerd en verschillende varianten ontwikkeld van de definitieve scope. Op basis van deze meer gedetailleerde informatie is er minder onzekerheid en wordt de raming bijgesteld. Dit kan positief of negatief uitvallen.

Aandachtspunten

Ten aanzien van de aan dit projectplan ten grondslag liggende deelramingen is er een aantal belangrijke aandachtspunten die mogelijk van invloed gaan zijn op de hoogte van de raming bij de volgende faseovergang:

- Bovengenoemde kosten gaan uit van aanleg in asfaltverharding. De meerkosten voor betonverharding worden geraamd op ca. € 434.000;
- Stikstofproblematiek moet verder uitgezocht worden;

- na het doorlopen van de haalbaarheidsfase is meer inzicht in de specifieke (objectoverstijgende) risico's. Dit kan ten opzichte van de huidige inschatting positief of negatief uitvallen;
- Met uitzondering van directie en toezicht zijn de personele kosten van beide gemeenten en de kosten voor de huisvesting van de projectorganisatie zijn niet meegenomen in de raming. In de raming is er vanuit gegaan dat beide gemeenten hun eigen personeelskosten niet in het project doorberekenen.
- Met het beschikbaar stellen van het voorbereidingskrediet is er in 2022 in 2023 voldoende budget om de eigen uren op het budget te boeken. Na planuitwerking wordt een nieuwe gedetailleerde raming opgesteld. Dan moet iedere gemeente ook zijn eigen uren ramen en indien in het benodigde budget opnemen.
- De kosten voor eigen uren worden niet in rekening gebracht bij de andere gemeente. De eigen uren zijn ook niet subsidiabel.
- De QuickScan dateert uit 2019. Sindsdien zijn de bouwkosten bovengemiddeld gestegen. De indexatie is aangepast naar de huidige inzichten. Er bestaan grote onzekerheden over de toekomstige prijsstijgingen. Er bestaan in deze projectfase ook nog grote onzekerheden in de kostenramingen Na afronding van de planvoorbereidingsfase wordt gekeken of de ramingen naar boven of naar beneden bijgesteld moeten worden.

8.2. Budget

In de kostenramingen zijn de interne personeelskosten van beide gemeenten niet meegenomen. Dit geldt ook voor de kosten voor de inhuur van de externe projectleider. Deze kosten worden vooralsnog geraamd op € 100.000. Omdat dit een complex samenwerkingsproject is heeft Smartwayz toegezegd om 50% van deze kosten tot een maximum van € 50.000 te subsidiëren. Naast bovengenoemde kosten komen hier nog € 25.000 bij voor iedere gemeente. De provincie neemt 50% van de totale kosten van de hoogwaardige fietsroute voor haar rekening. De totale dekking van dit project is als volgt:

Kosten en dekking Hoogwaardige fietsroute Weert - Nederweert	Dekking door				
	Totaal	Smartwayz	Provincie	Weert	Nederweert
Kosten hoogwaardige fietsroute in Weert	€ 3.025.000		€ 1.512.500	€ 1.512.500	
Kosten hoogwaardige fietsroute in Nederweert	€ 1.910.000		€ 955.000		€ 955.000
Kosten projectleider	€ 100.000	€ 50.000		25.000	€ 25.000
Totaal	€ 5.035.000	€ 50.000	€ 2.467.500	€ 1.537.500	€ 980.000
Gereserveerd	€ 4.340.000	€ 50.000	€ 2.150.000	€ 1.251.000	€ 889.000
Aanvullende dekking	€ 695.000	€ 0	€ 317.500	€ 286.500	€ 91.000

Planning benodigde budgetten:

Jaartal	Totaal	Smartwayz	Provincie	Weert	Nederweert
2021					
Kosten projectleiding	€ 100.000	€ 50.000		€ 25.000	€ 25.000
2022					
Vorbereidingskosten	€ 440.000			€ 110.000	€ 110.000
WML-tracé (excl. voorbereidingskosten)	€ 2.387.000			€ 566.500	€ 627.000
Voorschot 90% subsidie			€ 2.220.000		
2024					
Aanleg overige delen	€ 2.108.000		€ 247.500	€ 836.000	€ 218.000
Totaal	€ 5.035.000	€ 50.000	€ 2.467.500	€ 1.537.500	€ 980.000

De bijdrage van Smartwayz voor de externe projectleider is al toegekend en uitbetaald.

In het beleidskader Fiets 2019 - 2023 is de provinciale subsidie voor de hoogwaardige fietsroute opgenomen. Na het opstellen van het projectplan wordt door beide gemeenten een formeel subsidieverzoek aan GS worden ingediend.

De gemeente Weert heeft op dit moment het budget voor de inhuur van de externe projectleider beschikbaar. Het gemeentelijk aandeel van Weert is opgenomen in de programmabegroting 2022 – 2025. De gemeenteraad van Weert moet in 2022 de budgetten voor de planvoorbereiding en de aanlegkosten op het WML-tracé nog beschikbaar stellen

De gemeente Nederweert heeft het benodigde budget voor de hoogwaardige fietsroute voor het jaar 2023 in de meerjarenbegroting opgenomen. Een gedeelte van dit budget moet naar 2022 verplaatst worden om de kosten van de projectleider, de realisatiekosten op het WML-tracé en de planvoorbereidingskosten te kunnen betalen.

In verband met de hogere indexatie moeten de benodigde budgetten voor iedere partij nog worden aangepast.

8.3. Budget haalbaarheidsfase

In de SSK-ramingen die in de QuickScan zijn opgesteld is een kostenpost voor “engineering” opgenomen. Engineering behelst de verzameling van de voorbereidingskosten die in de haalbaarheidsfase en planvormingsfase gemaakt worden en kosten voor aanbesteding en toezicht (voorheen werd dit ook wel VAT kosten genoemd, Voorbereiding, Aanbesteding en Toezicht). Het bedrag wat hiermee gemeoid is betreft gehanteerd percentage van 20% over de voorziene bouwkosten en bedraagt in totaal € 440.226 excl. btw. Dit is het bedrag wat als budget voor de haalbaarheidsfase, planvormingsfase en uitvoeringsfase als taakstellend budget voor de planvoorbereiding zal worden benut.

8.4. BTW-compensatie

De financiële administratie wordt zodanig ingericht dat de btw voor dit project maximaal via het btw compensatiefonds declarabel is. In de haalbaarheidsfase wordt dit aspect nader onderzocht en wordt het risico op mogelijk niet compensabele btw gekwantificeerd.

9. Projectbeheersing

Voor dit project worden de volgende beheersmechanismen ingesteld:

9.1. Werkpakketten

Werkzaamheden mogen alleen beginnen als de projectleider dit expliciet is overeengekomen met de ambtelijke opdrachtgevers, op basis van heldere afspraken op het gebied van kosten, inzet van mensen en middelen, de duur, kwaliteit, relaties met andere producten en de rapportagestructuur.

9.2. Voortgangsbewaking

Voortgang bewaken en status van het werk ten opzichte van het projectplan. Daarbij richt de aandacht zich op de te leveren producten en diensten.

Ten aanzien van de voortgang zal de projectmanager de bestuurlijke opdrachtgevers College van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraden van Weert en Nederweert periodiek informeren aan de hand van voortgangsrapportages. Daarnaast zal de projectleider de ambtelijke opdrachtgevers informeren in het overleg van de ambtelijke opdrachtgevers. De teamleden zullen de projectleider periodiek informeren. Ten aanzien van de frequentie wordt verwezen naar de benoemde overleggen in hoofdstuk 4.4 van dit projectplan. Naast de overleggen wordt de voortgang bij iedere faseovergang vastgelegd via een projectrapportage. De projectteamleden leveren ten aanzien van de voortgang van hun werkpakket informatie aan, aan de projectleider.

9.3. Afwijkingen en toleranties

Als het project in een bepaalde fase buiten één of meer toleranties dreigt te raken zal de projectmanager dit rapporteren aan de ambtelijke opdrachtgever. In het afwijkingsrapport wordt dit vastgelegd samen met de oorzaken, consequenties en de voor handen zijnde oplossingen.

Als tolerantie voor de planning wordt in deze fase 1 kwartaal (3 maanden) gehanteerd. Ten aanzien van de kosten wordt het beschikbare budget (zoals omschreven in hoofdstuk 7.1 t/m 7.3 van dit projectplan) als tolerantie beschouwd, anders gezegd zolang het project binnen het budget blijft hoeft geen escalatie naar de opdrachtgever plaats te vinden. Indien overschrijding van het budget aan de orde is van meer dan € 100.000,- wordt dit eveneens gemeld naar de opdrachtgevers.

9.4. Wijzigingsbeheer

Via wijzigingsbeheer worden wijzigingen die zich voordoen in het project gemanaged. Mogelijke wijzigingen zijn:

- wijzigingsverzoeken: een verzoek om aanpassing van de scope, voortschrijdend inzicht, etc.;
- afwijkingen van de specificaties: producten voldoet niet aan de specificaties;
- overige projectissues: vragen of uitingen van zorg.

De procedure ten aanzien van wijzigingsbeheer verloopt als volgt:

- vastleggen in logboek, prioriteit en urgentie vaststellen, registratie retour aan indiener;
- impactanalyse: vaststellen consequenties in tijd, geld, kwaliteit, scope, baten en risico's, vaststellen definitieve prioriteit en urgentie;
- opstellen wijzigingsverzoek en voorleggen aan de ambtelijke opdrachtgevers;
- na goedkeuring opdrachtgevers, wijziging doorvoeren, informeren indiener, bijwerken logboek

9.5. Beheersing planning

Voor de beheersing van de planning is het volgende proces beschreven:

- gewenste, geplande en werkelijke data vergelijken en eventueel de planning bijstellen;

- de planning beheersen met betrekking tot wijzigingen;
 - het escaleren in geval van de kans op overschrijding van de tolerantie.;
- De beheersing van de planning zal door de projectmanager met ondersteuning van de verantwoordelijke voor projectbeheersing worden uitgevoerd.

9.6. Financiële beheersing

Voor de financiële beheersing van dit project is het volgende proces beschreven:

- het verkrijgen van goedkeuring voor uitgaven;
- het meten van de werkelijke kosten;
- het voorspellen van de nog te verwachten kosten;
- het vergelijken van het budget met de totaal te verwachten kosten;
- her rapporteren aan de bestuurlijke opdrachtgever(s), beide gemeenteraden bij faseovergangen;
- het verwerken van scopewijzigingen in de begroting;
- het zo nodig aanvragen van aanvullende budgetten;
- het escaleren naar de ambtelijke opdrachtgevers in geval van de kans op overschrijding van de toleranties.

De financiële beheersing zal door de projectleider met ondersteuning van de projectmedewerkers worden uitgevoerd.

9.7. Risicobeheersing

Voor de risicobeheersing van dit project is het volgende proces beschreven:

- analyseren van risico's;
- plannen van risicomaatregelen;
- beheersen van de uitvoering van risicomaatregelen;
- bewaken van de geïdentificeerde risico's;
- signaleren van het ontstaan van nieuwe risico's.

De risicobeheersing zal door de projectleider tezamen met de projectmedewerkers worden uitgevoerd. Er is nog geen risicodossier opgesteld. In de haalbaarheidsfase zal met het opstellen ervan worden aangevangen en zullen voorziene projectrisico's nader worden geanalyseerd en risicomaatregelen ervoor benoemd worden. Hierbij wordt opgemerkt dat het risicodossier een dynamisch document is dat zeer regelmatig bijgesteld dient te worden.

9.8. Beheersing capaciteitsinzet

Voor de beheersing van de capaciteitsinzet is het volgende proces beschreven:

- de capaciteit van mensen en middelen managen in relatie tot wijzigingen;
- wanneer de inzet van mensen of middelen over- of onderschat is wordt dit geëscaleerd naar de opdrachtgever.

De beheersing van capaciteit zal door de projectleider worden uitgevoerd.

9.9. Informatie- en documentmanagement

Voor de beheersing van de informatie en documenten dient nog afstemming plaats te vinden tussen beide gemeenten. Beide partijen maken gebruik van verschillende documentmanagementsystemen:

- Djuma (gemeente Weert);
- Join (gemeente Nederweert)

Voor dit project dient een pragmatische werkwijze gezocht te worden die recht doet aan de intentie en eisen van deze systemen. Tegelijkertijd dient de administratieve last voor het project beperkt te blijven. Het op een eenvoudige manier delen van informatie binnen het project moet een belangrijk uitgangspunt zijn. Wellicht kan voor het informatiemanagement gebruikt gemaakt worden van opslag bestanden in Microsoft Teams

De projectmedewerkers zullen in overleg treden met de vakafdeling van beide gemeenten om vast te stellen hoe invulling gegeven kan worden aan informatie- en

documentmanagement. De beheersing van informatie en documenten wordt door de projectmedewerker uitgevoerd.

Bijlage 1

In onderstaande tabel zijn de ten tijde van opstellen van dit projectplan bekende stakeholders opgenomen. **De lijst wordt nog compleet gemaakt in samenspraak met de communicatiemedewerkers van beide gemeenten.**

Arriva	[redacted]	[redacted]@arriva.nl
Brandweer	[redacted]	[redacted]@brandweernederweert.nl
Cumela (brancheorganisatie ondernemers in groen, grond en infra) afd. Limburg	[redacted]	[redacted]@outlook.com
Fietsersbond Weert e.o.	[redacted]	[redacted]@fietsersbond.nl
GGD Noord-Limburg Ambulancedienst	[redacted]	[redacted]@ambulancedienstnl.nl
Stichting Groen Weert	[redacted]	[redacted]n@outlook.com
LLTB (Limburgse Land- en Tuinbouwbond)	[redacted]	[redacted]@outlook.com
Natuur en Milieufederatie Limburg	[redacted]	[redacted]@nmflimburg.nl
Politie Limburg Regio Noord	[redacted]	[redacted]@politie.nl
Routebureau Noord- en Midden-Limburg	[redacted]	[redacted]@routebureau limburg.nl
Provincie Limburg	[redacted]	[redacted]@prvlimburg.nl
WML	[redacted]	[redacted]@wml.nl
Stichting Gehandicapten Platform Nederweert	[redacted]	[redacted]@outlook.com
Veilig Verkeer Nederland afd. Nederweert	[redacted]	[redacted]@kpnmail.nl
Veiligheidsregio Limburg Noord	[redacted]	[redacted]@vrln.nl
Transport en Logistiek Nederland	[redacted]	[redacted]@tln.nl
Ondernemingsvereniging Nederweert	[redacted]	[redacted]@ovnederweert.nl
Parkmanagement Panneweg	[redacted]	[redacted]r@pmpanneweg.nl
Panneweg "Oud"	[redacted]	[redacted]@kallebakker.nl
Parkmanagement Weert	[redacted]	[redacted]parkmanagement-weert.nl

Gemeente Nederweert	Smartwayz (innovatief mobiliteitsprogramma)
	Cumula
Gemeente Weert	Werkgeversvereniging LWV
Rijkswaterstaat Midden en Noord Limburg	Transport en Logistiek Nederland
Waterschap Limburg	MKB Limburg
Politie Limburg Regio Noord	Stichting Het Limburgs Landschap
Veiligheidsregio Limburg Noord	Natuur en Milieufederatie Limburg
GGD Zuid-Limburg Ambulancedienst	Ondernemingsvereniging Nederweert
Arriva	Fietsersbond Limburg afd. Weert-Nederweert
Leerlingenvervoer, gehandicaptenvervoer	Boeren van Weert en Nederweert

Enexis	Dorpsraad Budschop
Gasunie	Dörpsoverlek Ni-jwieërt
Ziggo	Parkmanagement Pannenweg
KPN	Werkgroep Verontruste burgers van Nederweert
WBL	Aanwonenden N266
	Perceeleigenaren
RMO-coördinator Michel Hagoort	
Ziut	Pachters
NBd	LLTB (Limburgse Land- en Tuinbouwbond)
Routebureau Noord- en Midden Limburg	Cultuurhistorie
Klankbordgroep Helmondseweg (i.o.)	

Bijlage 2:

Quickscan Snelfietsroute Weert – Nederweert 2019