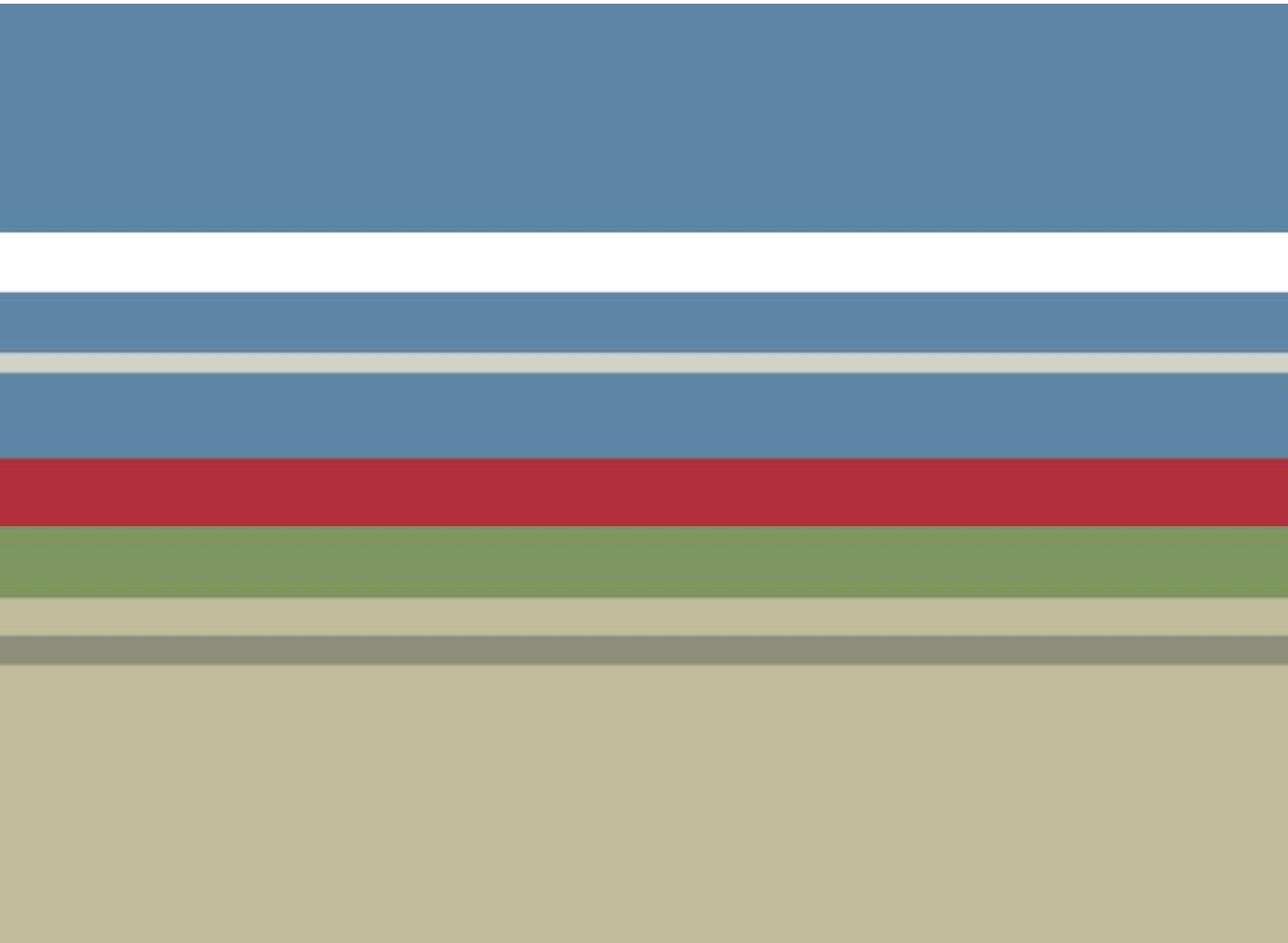




Reconstructie Postweg/Nieuwlanderweg

Plan van Aanpak

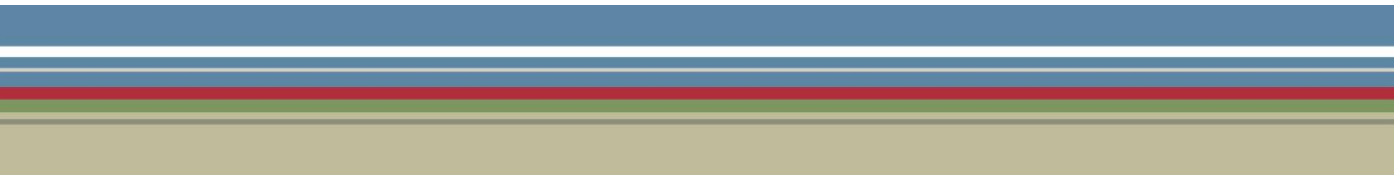
Team Gemeentewerken

1 april 2020

Zaaknummer 1790187

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Voorwoord	3
1. Wat willen we bereiken middels dit project	4
1.1. Doelstelling	4
1.2. Opdracht(geverschap)	4
2. Wat is de situatie	5
2.1. Aanleiding	5
2.2. Huidige situatie (van Den Burg naar De Cocksdorp)	5
3. Wat zijn de kaders.....	6
3.1. Trends en ontwikkelingen.....	6
3.2. Omschrijving kaders	7
3.3. Opdeling project in fasen	7
3.4. Contractvorm	8
4. Wat gaan we doen?	9
4.1. Werkzaamheden en resultaten van voorbereidingsfase.....	10
5. Hoe doen we het?.....	11
5.1. Geld	11
5.2. Organisatie	11
5.3. Budgetraming	12
5.4. Tijd (planning).....	13
5.5. Communicatie	13
5.6. Succesfactoren	14
5.7. Risico's en beheersmaatregelen	14
6. Hoe beheren we het?.....	15
7. Voorlopig Ontwerp.....	16



Voorwoord

In dit Plan van Aanpak van het project 'Reconstructie Postweg/Nieuwlanderweg' leest u hoe het project 'Reconstructie Postweg/Nieuwlanderweg' wordt aangepakt. Dit gaat vooralsnog om deelproject 1 van dit project. Maar er wordt direct een doorzicht naar het gehele project gemaakt.

U krijgt een overzicht van aanpak, redenen, ontwikkelingen, kaders, benodigd budget, stakeholders, voorgenomen planning en toekomstig beheer.

Dit PvA beschrijft op hoofdlijnen wat we gaan doen, welk budget daar op basis van de huidige inzichten voor nodig is en wanneer we dit project denken te gaan realiseren.

Medio april 2020 is de voorbereiding voor het eerste deelproject 'Akenbuurt, Kogerweg en Nieuwlanderweg' zo goed als afgerond en wordt de procedure opgestart om te komen tot de keuze voor een aannemer.

Parallel hieraan wordt de voorbereiding van de deelprojecten 2 en 3 opgepakt.

Het is de bedoeling dat de gemeenteraad van Texel kennisneemt van dit Plan van Aanpak evenals het bijbehorende Voorlopig Ontwerp (VO) en daarmee het begrote budget van € 7 miljoen beschikbaar stelt om:

1. de realisatie van deelproject 1 (Akenbuurt, Kogerweg en Nieuwlanderweg) mogelijk te maken
2. de voorbereidingen voor deelprojecten 2 en 3 ter hand te gaan nemen.

1. Wat willen we bereiken middels dit project

In het Beheerplan Wegen 2019-2023 wordt als belangrijkste opgave de reconstructie van de verbinding tussen Den Burg en De Cocksdorp benoemd. De Postweg/Nieuwlandeweg is dringend aan onderhoud toe, en praktisch gezien te smal voor het huidige, fors toegenomen, wegverkeer. Om nog maar niet te spreken van het steeds breder wordende landbouwverkeer.

De toenemende intensiteit van het wegverkeer (in hoogseizoen bijna 8000 voertuigen per dag) in combinatie met de versleten constructie/fundering maakt renovatie op korte termijn noodzakelijk.

1.1. Doelstelling

Het onlangs door de gemeenteraad van Texel vastgestelde wegencategoriseringsplan, in combinatie met het aangenomen amendement, is de basis voor een duurzaam veilig ingerichte verbindingsweg met als maximumsnelheid 60 km/u.

1.2. Opdracht(geverschap)

De bestuurlijk opdrachtgever is het college van B&W met als portefeuillehouder wethouder Kooiman.

Als ambtelijk opdrachtgever zal de teamleider Inrichting & Beheer van Gemeentewerken de heer Brouwer fungeren die daartoe in zijn team een projectleider heeft aangesteld.

Om toezicht te houden op goed opdrachtgeverschap en als extra controle op de uitvoering, rapporteren de ambtelijk opdrachtgever en de projectleider aan een ambtelijke stuurgroep die wordt gevormd door de managers van de afdelingen Gemeentewerken en Advies & Ondersteuning, ondersteund door de concern controller. Aan zowel de portefeuillehouder als de stuurgroep wordt tweemaandelijks gerapporteerd op basis van de gebruikelijke project indicatoren: Tijd, Geld, Kwaliteit, Informatie en Organisatie. In het wekelijkse portefeuillevierleg (PO) met de wethouder wordt de bestuurlijke opdrachtgever op de hoogte gehouden van de voortgang in het project.

Ambtelijke projectgroep

Door de projectleider is een gemeentelijke projectgroep ingesteld, waarin de verschillende betrokken disciplines zoals wegbeheer, groenbeheer, financiën, vergunningen, rioolbeheer, communicatie etc. zijn vertegenwoordigd. Deze projectgroep vergadert regulier en naast de beoordeling van uitgangspunten voor het ontwerp, de beoordeling van tussenproducten en uiteraard eindproducten, fungeert zij als klankbord voor de projectleider. De projectleider legt verantwoording af aan de ambtelijk opdrachtgever.

De projectleider fungeert als voorzitter en stelt van tevoren een agenda op. Van het projectgroep-overleg wordt een verslag opgesteld dat ook met ambtelijke stuurgroep wordt gedeeld.

2. Wat is de situatie

2.1. Aanleiding

Het door de gemeenteraad in 2018 vastgestelde Beheerplan Wegen geeft aan dat de huidige Postweg en Nieuwlanderweg aan het einde van de technische levensduur zitten. Een spoedige rehabilitatie/reconstructie is dan ook noodzakelijk. Het onlangs door de gemeenteraad van Texel vastgestelde wegcategoriseringsplan in combinatie met het relevante amendement, impliceert dat op alle buitenwegen van Texel met uitzondering van de Pontweg 60 km/u zal gelden als maximumsnelheid. Dit heeft als consequentie dat deze wegen op termijn dienen te worden ingericht als zodanig. Daartoe worden de richtlijnen van het CROW gehanteerd als uitgangspunt, met als resultaat een weg die het predicaat Duurzaam Veilig mag gaan dragen. Het besluit van de gemeenteraad vormt dan ook mede de kaderstelling voor het ontwerp van de nieuwe weg.

2.2. Huidige situatie (van Den Burg naar De Cocksdorp)

Zoals hierboven beschreven, is naast het feit dat de technische levensduur is verstreken, ook het huidige profiel ontoereikend voor de toenemende verkeersstromen, met in het hoogseizoen tegen de 8000 voertuigbewegingen per etmaal. Ook de toenemende breedte van landbouwwerktuigen welke gebruik maken van de weg zorgt voor onveilige situaties. De Akenbuurt, Kogerweg, Nieuwlanderweg en Postweg vormen de hoofdroute tussen Den Burg en De Cocksdorp. In het noorden van het eiland Texel is ruim een derde van de toeristische accommodaties gevestigd, waaronder de parken De Krim en Landall. Met de Pontweg samen zijn dit de drukst bereden wegen op Texel.

Door de krappe afmetingen van de huidige weg is er ook veel schade aan de berm en wat ook weer voor onveilige situaties en reparaties zorgt.

De situatie bij de Ruigendijk waar een rotonde is aangelegd, kan worden gekenmerkt als zeer onveilig voor fietsers. Met name overstekende fietsers op weg van Den Burg naar de Koog halen soms halsbrekende toeren uit om de weg over te steken via de kortste route.

Aan het einde van de Postweg nabij de brandweerkazerne en de daar aanwezige winkels is regelmatig sprake van onveilige situaties. Bewoners langs de Postweg klagen regelmatig over te snel rijdende auto's in combinatie met geluidsoverlast.

De toenemende stroom fietsers op Texel heeft ook tot gevolg dat er op diverse plaatsen in dit traject sprake is van onveilige oversteekplaatsen voor deze (vaak snelle) fietsers.

Kortom, een grondige reconstructie van Akenbuurt, Kogerweg, Nieuwlanderweg en Postweg is dringend noodzakelijk.

3. Wat zijn de kaders

Met welke kaders houden we rekening

3.1. Trends en ontwikkelingen

- *De mondige burger*

In deze tijd van de steeds mondiger burger dient de burgerparticipatie een belangrijke rol te vervullen. Zorg dient te worden besteed aan het informeren van burgers en bedrijven en waar mogelijk rekening te houden met hun belangen en afwegingen. Een stakeholdersanalyse is dan ook een belangrijke eerste stap geweest in de voorbereiding van dit project. Het actueel houden van deze analyse is een must.

- *Milieubelasting*

In deze tijd van stikstofdepositie, PFAS-problematiek en circulair bouwen dient ook volop te worden ingespeeld op de actualiteit. Het ministerie subsidieert ontwikkelingen en onderzoeken op dit gebied volop en in het kader hiervan is door de gemeente Texel ook al een MKI-berekening (MilieuKostenIndicator) uitgevoerd naar de milieubelasting van de verschillende bouwstoffen.

- *Innovatieve contractvormen*

In de laatste jaren worden er steeds vaker modernere contractvormen toegepast. Doel is om de kwaliteiten, ervaringen en kennis van alle betrokken partijen veel beter te benutten. Vormen als EMVI (Economische Meest Voordelige Inschrijving), DBFM (Design, Build, Finance and Maintain) maar ook werken in bouwteamverband worden steeds vaker toegepast.

- *Strakke budgetbewaking*

Een goede projectadministratie in combinatie met goede afgebakende contractuele afspraken is noodzakelijk. De budgettraming op basis van het Voorlopig Ontwerp (bijlage) is de onderbouwing voor het budget waarbinnen (dit deel van) het project gerealiseerd dient te worden. Immers de aanneemsom waarover aannemer en opdrachtgever overeenstemming dienen te bereiken is uiteindelijk maatgevend. Mocht na de aanbesteding blijken dat de budgettraming ontoereikend is, dan zal de raad tijdig worden geïnformeerd en zal de raad om extra krediet worden gevraagd.

- *Belang van een risicoanalyse*

Het goed in beeld hebben van de mogelijke risico's is noodzakelijk. Anticiperen op mogelijk optredende problemen is noodzakelijk. Daartoe is voor dit project in de voorbereiding al een risicoanalyse gemaakt (zie bijlage) welke ook actueel gehouden wordt.

- *Duurzaam Veilig*

In het wegcategoriseringsplan wordt gesproken over de noodzaak te komen tot veiligere wegen met als resultaat minder verkeersslachtoffers in Nederland en dus ook op Texel. Daarom wordt ook voor dit project gekozen de inrichting vorm te geven aan de hand van de minimaal geldende CROW-richtlijnen.

- *Stikstofuitstootreductie*

In deze tijd van een door de rechter gedwongen overheid die tot het uiterste moet gaan om de stikstofuitstoot zo veel mogelijk te reduceren, past ook het besluit van de gemeenteraad van Texel om de maximumsnelheid op bijna alle wegen buiten de bebouwde kom terug te brengen naar 60 km/u.

3.2.Omschrijving kaders

Beheerplan wegen

Door het vaststellen van het beheerplan wegen heeft de gemeenteraad van Texel feitelijk ingestemd met de reconstructie van het tracé ‘Akenbuurt, Kogerweg, Nieuwlanderweg en Postweg’. In 2019 is een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld van € 200.000, wat is gebruikt voor de voorbereiding van met name deelproject 1, met als resultaat dit PVA en een Voorlopig Ontwerp (VO).

(Landelijke) wetgeving

In de voorbereiding is al rekening gehouden met de vigerende landelijke wetgeving (wegenwet, wet milieubeheer, burgerlijk wetboek, de komende omgevingswet, etc.). Met speciale interesse is gekeken naar specifiek Texelse uitgangspunten, geformuleerd in de structuurvisie Texel, de Texelse kernwaarden. Met maatschappelijke trends als klimaatadaptatie, stikstofdepositie en opwekking van duurzame energie zal terdege rekening worden gehouden bij het ontwerpen van het Definitief Ontwerp.

CROW-richtlijnen i.r.t. de specifieke situatie op Texel

De CROW-richtlijnen ook eerdergenoemd in dit stuk, vormen de kaders als het gaat om het profiel van de weg teneinde de weg ook het predicaat “Duurzaam Veilig” mee te geven. De vaststelling van het geamendeerde wegcategoriseringsplan door de gemeenteraad heeft de laatste kaders mee gegeven als het gaat om de inrichting van de weg.

Teneinde het steeds breder wordende landbouwverkeer en het toenemende aantal campers dat Texel bezoekt veilig te verwerken is gekozen de nieuwe weg een breedte te geven van 6 meter met een ‘rammelstrook’ van minimaal 40 cm (graskeien o.i.d.) Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de vigerende CROW-richtlijnen voor een dergelijke weg. In de RaadsInformatieAvond (RIA) van begin dit jaar is over de wenselijkheid hiervan uitgebreid met de gemeenteraad gesproken.

3.3.Opdeling project in fasen

Opsplitsing van project ‘reconstructie Postweg-Nieuwlanderweg’

Binnen de projectgroep is besloten dit project op te splitsen in een drietal deelprojecten:

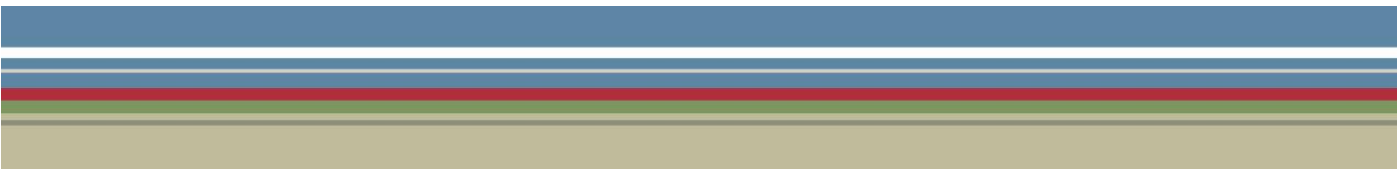
- Akenbuurt- Kogerweg- Nieuwlanderweg tot voor de rotonde Ruigendijk (deelproject 1)
- Postweg tot de toegangsweg naar De Cocksdorp (deelproject 2)
- Omgeving rotonde Ruigendijk (deelproject 3)

Omwille van voortgang in de reconstructie is gekozen om deelproject 1 als eerste in voorbereiding te nemen. Na de oplevering van het VO (voorlopig Ontwerp) van het eerste deelproject, worden direct daarna de deelprojecten 2 en 3 in voorbereiding genomen.

De reden achter deze opsplitsing in deelprojecten is met name gelegen in de wens om in het najaar van 2020 de eerste schop in de grond te kunnen zetten. Dit in combinatie met de onzekerheid over de toegestane maximumsnelheid en de beschikbare ruimte in het eerste deelproject gaf hierin de doorslag. Het voorlopig ontwerp (VO) voor deelproject 1 is als visualisatie en ‘platte tekening’ bij dit PVA gevoegd.

Ieder deelproject is vervolgens opgesplitst in een aantal fasen:

- Studiefase (resultierend in het document ‘Studiefase reconstructie Postweg-Nieuwlanderweg’)
- Projectvoorbereiding (resultierend in een Voorlopig Ontwerp VO)
- Precontractuele fase (resultierend in een selectiedocument)
- Contractuele fase (resultierend in een contract met een aannemer of combinatie)
- Realisatiefase (resultierend in een door de afdeling beheer geaccepteerde weg)
- Nazorgfase (resultierend in een overdrachtsdossier, financiële afwikkeling, evaluatie en tijdelijk onderhoud)



Go-no go per fase

Per deelproject zal per fase een ‘afsluitingsdocument’ worden vervaardigd en worden overhandigd na goedkeuring in de projectgroep resp. ambtelijke stuurgroep.

Dat is ook het moment om de voortgang te bespreken, eventuele aanpassingen te doen in zowel financiën, samenstelling projectgroep of anderszins.

3.4.Contractvorm

Op basis van een door de leden van het projectteam gevolgde workshop waarin de verschillende alternatieve contractvormen zijn afgezet tegen de wensen, situatie en capaciteiten op Texel is het principebesluit genomen om het deelproject 1 te gaan realiseren in bouwteamverband. Momenteel wordt extern gewerkt aan een procedure op basis waarvan gekomen wordt tot de keuze voor één dan wel een combinatie van aannemer(s).

Intentie is om met dezelfde aannemer(s) ook de twee volgende deelprojecten op te pakken maar de mogelijkheid om het contract open te kunnen breken wordt expliciet opgenomen.

4. Wat gaan we doen?

Projectfases in deelproject 1 in de tijd

Fase	Resultaat	Doelgroep	Document	
0. Studiefase	Scopevorming	GW	Studiefasedocument	Zomer 2019
	Is dit een project?			
	Moeten wij het doen?			
1. Voorbereiding	Voorlopig Ontwerp	t/m Raad	Plan van Aanpak en Voorlopig Ontwerp	Voorjaar 2020
2. Precontractuele fase	Komen tot contractvorm	B&W	Advies	Voorjaar 2020
3. Contractuele fase	Keuze voor een aannemer	B&W	Contract	Zomer 2020
4. Realisatiefase	Gereconstrueerde geaccepteerde Akenbuurt-Nieuwlanderweg	GW	Opleveringsprotocol	Zomer 2021
5. Nazorgfase	Financiële afwikkeling Overdracht Evaluatie Nazorg	GW		Zomer 2022

Aandachtspunten:

- Intentie is om de voorbereiding van deelprojecten 2 en 3 aansluitend aan deelproject 1 en deels parallel met de contractuele en realisatiefase van deze fase op te pakken.
Als bijlage bij dit PvA is zowel het VO als een visualisatie van dit VO gevoegd.
- Het voornemen is om ook de Voorlopig Ontwerpen van deelprojecten 2 en 3 in combinatie met een geactualiseerd PvA te zijner tijd ook op deze manier aan de gemeenteraad voor te leggen.

4.1. Werkzaamheden en resultaten van voorbereidingsfase

Ondersteuning door gespecialiseerde externe partijen waaronder een landelijk ingenieursbureau

Vanaf het begin is wel duidelijk dat voor een groot project als dit de kennis en capaciteit op Texel niet voorhanden is. Bovendien was de wens om ondanks het ontbreken van essentiële kaders binnen dit project wel te starten met dit project om nog in 20202 een aanvang te kunnen nemen met de eerste fase van de reconstructie. Daarom is besloten naast de inzet van lokale en regionale externe partijen voor specifieke werkzaamheden, ook de hulp van een gespecialiseerd ingenieursbureau in te schakelen.

In de voorbereidingsfase van deelproject 1 zijn allerlei onderzoeken en vergunningenchecks uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd voor het gehele project bestaande uit de drie deelprojecten. Te noemen in dit kader zijn: o.a.:

Vervaardiging van een 3D Terreinmodel

Dit model is de basis voor het ontwerp. Met behulp van GPS, tachymeters, drones en grondradar is een compleet 3-dimensionaal terreinmodel vervaardigd wat de basis voor het ontwerp vormt. In dit model zijn ook alle aanwezige kabels en leidingen opgenomen, welke in het terrein nog eens zijn gecontroleerd door proefsleuven.

Vergunningenchecks

Door de verschillende disciplines in het projectteam en het ingehuurd ingenieursbureau is een uitgebreid onderzoek gedaan naar de benodigde vergunningen. Dit betreft o.a.:

- Bestemmingsplan
- Archeologie
- Watervergunning
- Wet natuurbescherming

Als resultaat is een uitgebreid dossier opgebouwd met daarin naast de checks ook o.a. een Quickscan naar de aanwezige (beschermd) diersoorten en benodigde maatregelen tijdens de uitvoering. Op korte termijn zullen de benodigde vergunningen worden aangevraagd bij o.a. de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Technische onderzoeken o.a.:

- NGE (Niet Geëxplodeerde Explosieven)
- Opbouw van de weg
- Funderingsonderzoek
- Asfaltonderzoek
- Flora- en faunaonderzoek

Op korte termijn zullen de als risicovol aangemerkte locaties waarin mogelijk nog niet geëxplodeerde explosieven liggen nader worden onderzocht. Ook hier is een dossier opgemaakt met alle technische details.

Risicoanalyse

Alvorens een dergelijk groot project op te starten is het in het kader van het beheersen van risico's noodzakelijk een risicoanalyse uit te voeren. Met behulp van alle disciplines in het projectteam en alle aanwezige lokale kennis is een Risicoregister opgesteld wat actueel wordt gehouden. Met alle mogelijke risico's gerangschikt naar waarschijnlijkheid van voorkomen, en gevolgen aangevuld met mogelijke maatregelen ingeval van optreden kunnen eventuele gevolgen zo veel mogelijk worden gemanaged.

Stakeholdersanalyse

In het kader van een gedegen voorbereiding is met gebruik van alle aanwezige kennis binnen het gemeenteapparaat een stakeholdersanalyse opgesteld. Centraal staan daarbij de vragen als:

- Wie zijn de partijen op Texel die belang hebben bij dit project?
- Hoe staan zij t.o.v. dit project en hoe dragen wij als projectteam voor dat zij goed, tijdig en volledig worden geïnformeerd.

5. Hoe doen we het?

5.1. Geld

Bij het opstellen van het wegenbeheerplan is voor het project 'Reconstructie Postweg/Nieuwlanderweg' een geraamd bedrag genoemd van € 14 miljoen.

Aantekening verdient wel dat dit bedrag is gebaseerd op algemene kengetallen uit 2017. In de begroting van 2019 is een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld van € 200.000. Met dit budget zijn de hiervoor beschreven werkzaamheden uitgevoerd met als tussenresultaat het voorliggende PvA en Voorlopige Ontwerp van deelproject 1.

In de gemeentelijke begroting voor 2020 is (voor het eerste deel van de reconstructie) een bedrag opgenomen van bruto € 7 miljoen rekening houdend met een mogelijke subsidie van € 1,95 miljoen. Dit bedrag moet nog beschikbaar worden gesteld, nadat de Gemeenteraad heeft kennisgenomen en ingestemd met het Voorlopig Ontwerp en het bijbehorende Plan van Aanpak.

De actuele begroting zoals bijgevoegd (zie bijlage) voor de drie deelprojecten samen, komt uit op een totaal benodigd budget van € 16.800(000 voor de periode 2019-2023. Deze bedragen zijn gebaseerd op prijspeil 2020. De begroting is tot stand gekomen via drie verschillende invalshoeken:

1. Via algemeen erkende landelijke ervaringscijfers (kosten per kilometers)
2. Middels een inschatting van de projectleiding op basis van de resultaten van onderzoeken
3. Een zeer gedetailleerde berekening van het ingenieurbureau volgens de SSK systematiek (Standaard Systematiek voor Kostenramingen).

Oorzaken van het verschil in benodigd budget is een hele forse prijsstijging in de bouw de afgelopen jaren en de kennis op basis van onderzoeken die is opgedaan in de voorbereidingsfase. Het gaat hier nog steeds om een raming. De kosten kunnen mee of tegenvallen. Ook wordt er actief gezocht naar de mogelijkheid om subsidie te verwerven van bijvoorbeeld de provincie.

Vooralsnog wordt dan ook gevraagd het begrote bedrag van 7 miljoen vrij te geven om de realisatie van deelproject 1 en de voorbereidingen voor deelprojecten 2 en 3 ter hand te kunnen nemen.

5.2. Organisatie

Instelling projectgroep

Naast de aanstelling van een extern projectleider is er een projectgroep gevormd waarin alle disciplines vanuit het gemeentelijk apparaat zijn vertegenwoordigd. Regulier wordt vergaderd (minimaal eens per vier weken) waarin de stand van zaken wordt doorgenomen en noodzakelijke acties worden gemonitord en toegewezen. Vaste agendapunten hierin zijn de actualisatie van het risicoregister, stakeholdersanalyse en communicatieplan.

Benodigde interne inzet

Van de collega afdelingen binnen Texel wordt dan ook gevraagd de benodigde capaciteit ter beschikking te stellen voor:

1. De reguliere projectgroep vergaderingen (circa 3 uur per maand incl. voorbereiding)
2. Het adhoc beschikbaar stellen van capaciteit ter ondersteuning van projectleiding
3. Specifieke ondersteuning van financiën en vergunningen (ca 8 uur per maand)

De voorbereidende werkzaamheden worden verder uitgevoerd door het ingehuurd ingenieurbureau Antea, van waaruit ook een vaste projectmanager en projectleider voor dit project zijn aangesteld. Zij vormen de vaste aanspreekpunten voor de projectleider van Texel. Elke woensdagmorgen wordt via Skype de actuele stand van zaken doorgenomen en afspraken gemonitord.

5.3. Budgetraming

Ingevoegd vindt u onder hoofdstuk 7 de actuele budgetraming gebaseerd op de actuele informatie.

Budgetraming Postweg/Nieuwlanderweg

Akenbuurt-Kogerweg-Nieuwlanderweg
(deelproject 1)
uitgangspunt 60 km/u

Postweg
(deelproject 2)
uitgangspunt 60 km/u

Rotonde Ruigendijk
(deelproject 2)

<u>Voorbereiding</u>	2019	2020/2021	2022/2023	2019	2020/2021	2022/2023	2019	2020/2021	2022/2023
Vervaardiging 3D model	55.000			55.000			6.000		
Natuuronderzoeken	12.500			15.000					
Explosieven (vooronderzoek detectie)		16.500			25.000			3500	
Asfalt-/funderingsonderzoek	14.000	15.000		14.000	15.000			1.500	
Contractvorming en bouwteam		55.000			45.000			15.000	
Ontwerpwerkzaamheden	34.000	95.000		34.000	105.000			15.000	
Risicoanalyse-/risicoregister	18.000	9.000		18.000	9.000				
Kabels- en leidingenproblematiek		65.000			45.000			25.000	
Vergunningen		18.000			18.000			7.000	
Communicatie		25.000			10.000			2.500	
Onvoorzien		60.000	50.000		50.000	50.000		10.000	15.000
subtotaal	133.500	358.500	50.000	136.000	322.000	50.000	6.000	76.000	15.000
<u>Projectleiding/toezicht</u>									
externe partijen	54.285	95.000	50.000	54.285	90.000	50.000		5.000	25.000
subtotaal									
<u>Realisatie</u>									
Vorbereidende werkzaamheden									
Grondwerk		1.150.000				ntb			ntb
Verhardingen		2.300.000				ntb			ntb
Terreininrichting		570.000				ntb			ntb
Installaties		700.000				ntb			ntb
Overige werkzaamheden		980.000				ntb			ntb
subtotaal		5.700.000				8.000.000			1.500.000

Totale projectkosten	
Vorbereiding totaal	1.147.000
Projectleiding totaal	423.570
Realisatie totaal	15.200.000
Totale kosten:	16.770.570

Noot:

Bedragen zijn excl. BTW en gebaseerd op prijspeil 1 april 2020
 onderverdeling kosten realisatie zijn inschattingen en
 moeten voor deelprojecten 2 en 3 nog worden bepaald

5.4. Tijd (planning)

Zoals al hiervoor aangegeven zijn de voorbereidingen resulterend in een voorliggend Voorlopig Ontwerp en het Plan van Aanpak voor deelproject 1 gereed.

In de zomer van 2020 zal op basis van een door een extern adviseur ondersteunde aanbestedingsprocedure worden gekomen tot de contractering van een aannemer c.q. aannemerscombinatie, waarna de opzet is in het najaar van 2020 de eerste fysieke werkzaamheden te gaan aanvangen.

Parallel aan de werkzaamheden in fase 1 (contractonderhandelingen en start werkzaamheden in najaar 2020) zal ook de voorbereiding van deelprojecten 2 en 3 worden opgepakt.

Vooralsnog wordt er van uit gegaan dat aansluitend aan deelproject 1 de realisatie van deelprojecten 2 en 3 ter hand zal worden genomen.

Alles is er vooralsnog op gericht om in 2023 te kunnen beschikken over een nieuwe duurzaam veilige weg tussen De Cocksdorp en Den Burg.

5.5. Communicatie

Er wordt in nauwe samenwerking met de gemeentelijke afdeling communicatie gewerkt aan een communicatiestrategie. Deze zal nader worden uitgewerkt als er sprake is van een uitvoeringsplan. De Aannemer/aannemerscombinatie welke de werkzaamheden zal gaan verzorgen dient ook nauw betrokken te worden bij een dergelijk communicatieplan.

Externe stakeholders

Specifieke aandacht is er voor communicatie met externe stakeholders. Er is reeds een goed contact opgebouwd met de relevante ondernemersverenigingen en dorpscommissies.

Per deelproject zal een bewonersavond worden georganiseerd waarop de planvorming maar vooral de planning en verwachte onvermijdelijke overlast zal worden besproken. Er is reeds een overleg opgestart met alle ambulante diensten en vervoerders op het eiland om al in een vroeg stadium hun eisen en wensen te kennen en hen voor te bereiden op de omleidingen die noodzakelijk zijn.

Per projectgroep overleg zal ook worden besproken wat de wijzigingen en aanpassingen zijn in het stakeholdersanalyse en waar en wie speciale aandacht vereist.

De aard van de communicatie wordt bepaald aan de hand van onderstaande checklist.

Criteria ¹			
	A (nauwelijks)	B (beetje)	C (veel)
Bestuurlijk			
1. Prioriteit coalitieprogramma 2. Reputatie: kansen/risico's (politiek/bestuurlijk/communicatief)			x
Omgeving			
3. Impact (publieke opinie, media-aandacht)			x
4. Participatie (wens vanuit bestuur of politiek)			x
Inhoud			
5. Complexiteit (samenhang met andere projecten, veel partijen, veel belangen)		x	
Eindoordeel/Conclusie		c	

Dit schema illustreert wel het belang van een goede communicatie rondom deze verbinding tussen Den Burg en De Cocksdorp en verdient dan ook een meer dan grote inspanning vanuit de projectleiding.

5.6.Succesfactoren

Informatie/communicatie

Het project 'Reconstructie Postweg/Nieuwlanderweg' is een project wat door nagenoeg alle Texelaars zal worden ondersteund. De mate van accepteren van de overlast zal met name worden bepaald door de informatie die de inwoners/bedrijven tijdig zullen ontvangen. De uitdaging zit dus vooral in de communicatie.

Reduceren overlast

Dat er overlast zal komen is evident. Dat zal ook eenieder begrijpen. Echter de uitdaging zal erin liggen om deze zo veel als mogelijk is te beperken. Slimme omleidingen, een meedenkende aannemer en vooral de overlast zo veel als mogelijk is beperken zijn de sleutelbegrippen.

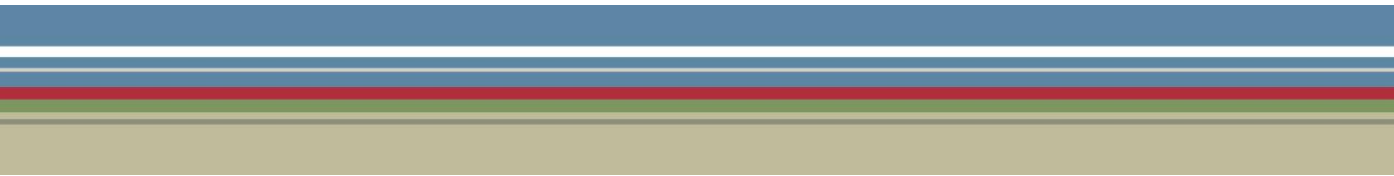
5.7.Risico's en beheersmaatregelen

Risicoanalyse in relatie tot Tijd, Geld, Kwaliteit, Informatie en Organisatie

In de voorbereiding is zoals eerder vermeld ook een uitgebreide risicoanalyse gemaakt Deze risicoanalyse wordt regelmatig geactualiseerd en waar nodig aangevuld en of bijgewerkt.

Stakeholdersanalyse

De actuele stakeholdersanalyse geeft doorlopend inzicht in waar en bij wie er overlast en mogelijk irritatie gaat ontstaan. Daarop dient preventief te worden gehandeld.



6. Hoe beheren we het?

Het project 'Reconstructie Postweg/Nieuwlanderweg' is een project dat wordt aangestuurd door Piet Conijn als projectleider. Hij stuurt op zijn beurt de ambtelijke collega's binnen de ambtelijke projectgroep aan evenals de externe ingeschakelde bedrijven evenals het ingeschakelde ingenieursbureau en de aannemer.

Regulier wordt de stand van zaken besproken in de ambtelijke projectgroep waarin alle relevante disciplines zijn vertegenwoordigd. De projectleider zal gedurende het project in nauw contact staan met een aantal specifieke collega's waaronder de financieel adviseur van de afdeling A&O. Een nauwe en collegiale samenwerking binnen dit project is essentieel leidend tot de gewenste duurzaam veilige verbinding tussen Den burg en De Cocksdorp gerealiseerd binnen de daarvoor gereserveerde budgetten.

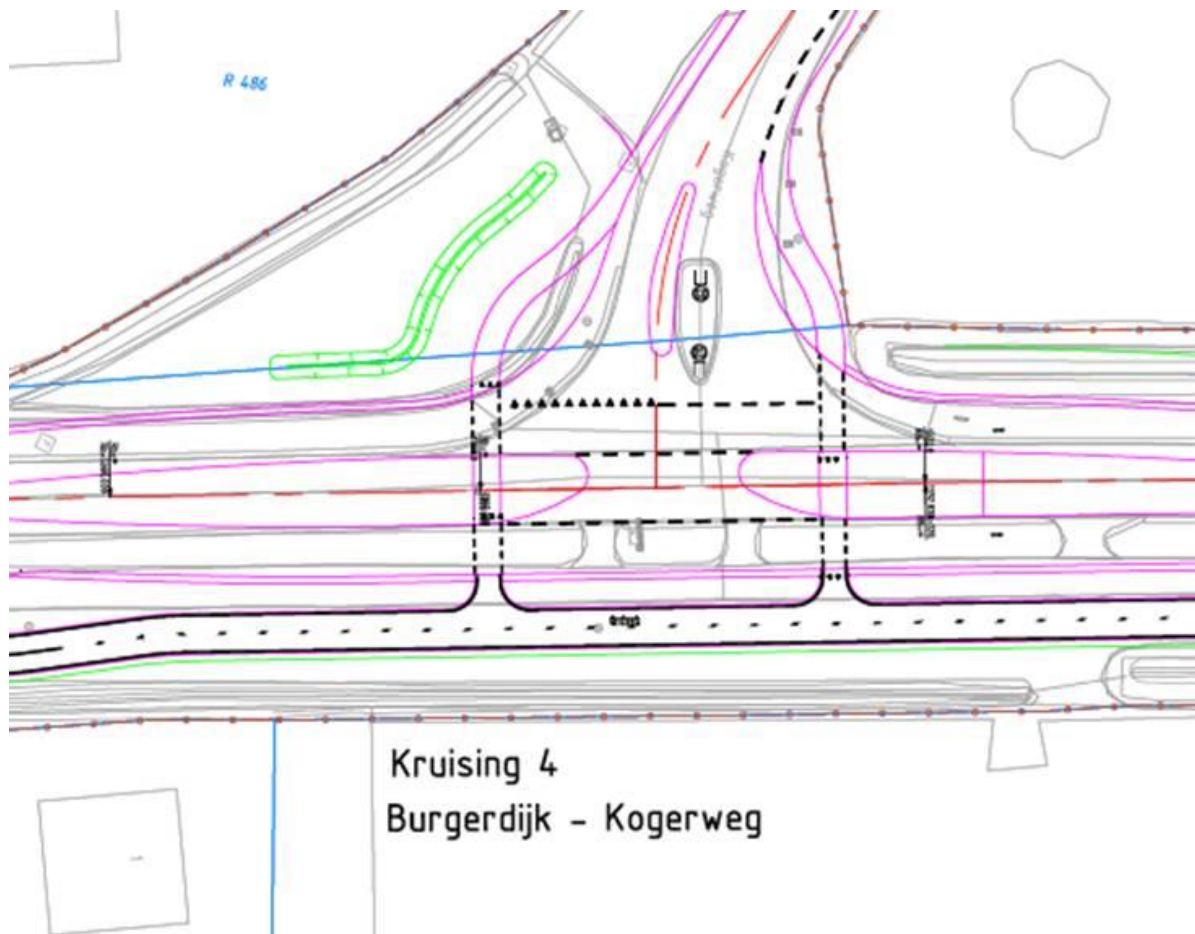
Per fase maar minimaal tweemaandelijks zal ook worden gerapporteerd aan de ambtelijke stuurgroep (zie ook 1.2).

Een speciale rol heeft ook de wegbeheerder die immers na realisatie van het project de gereconstrueerde weg dient over te nemen en in te passen in het reguliere onderhoud.

7. Voorlopig Ontwerp

In dit hoofdstuk een korte impressie van enkele kenmerkende onderdelen van het Voorlopig Ontwerp van deelproject 1.

1. De realisatie van midden geleiders ter plaatse van gevaarlijke fietsoversteekplaatsen (o.a. de Staart)
2. Het verdwijnen van de 'linksaffer' bij de Kogerstraat
3. Aanpassing van de kruising Burgerdijk Kogerweg







In de visualisatie bijgevoegd bij dit PvA kunt u kennisnemen van het resultaat na verwerking van alle randvoorwaarden en kaders die voorafgaande aan het ontwerp zijn geformuleerd.