

Heerenveen beter bereikbaar

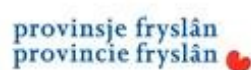
Vlot & veilig de A32 op en af

Projectinhoud opdrachtfase

Aansluiting 11 – Oranje Nassaulaan inclusief kruising B. Falkenaweg

Status		
DEFINITIEF		
Versienr.	Datum	Aanpassingen
1.0	16 sep.'21	Definitieve versie

Samenwerkingspartners:



Heerenveen beter bereikbaar

Vlot & veilig de A32 op en af

Colofon

Uitgegeven door: Projectbureau Heerenveen Beter Bereikbaar
Gemeente Heerenveen

Aanbestedende dienst: Gemeente Heerenveen

Bezoekadres:
Gemeentehuis
Crackstraat 2
8441 ES Heerenveen

Postadres:
Gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA Heerenveen

Datum: 16 september 2021
Status: **DEFINITIEF**
Contractnummer: W12 2020
Versie: 1.0
Auteur: Jacques Torenbosch
Controle: Jaap Boontjes
Vrijgave: Klaas Kuperus

Samenwerkingspartners:



INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	4
1.1	Algemeen.....	4
1.2	Specifieke juridische documentstructuur	4
2.	Informatie over de inhoud van het project.....	5
2.1	Het project	5
2.2	Scope van het project en inhoud van de opdracht	5
2.3	Stand van zaken	6
2.4	Uitdagingen bij de opdracht en aanbesteding	7
BIJLAGE 1	Specificatie bestaande situatie ON-laan+BF-weg (zonder bijlagen)	9
BIJLAGE 2	Verkeerskundig ontwerp ON-laan+BF-weg.....	10
BIJLAGE 3	VVA1 met verkeerskundige ontwerpnota Oranje Nassaulaan	11
BIJLAGE 4	Bruto-versie KES-eisen K.R. Poststraat (Excel).....	12
BIJLAGE 5	Lijst met specifieke stakeholders	13
BIJLAGE 6	Informatie viaducten en tunnelbakproblematiek.....	14
BIJLAGE 7	Uitgangspuntendocument Tijdelijke verkeerssituatie ON-laan+BF-weg	15
BIJLAGE 8	In te brengen expertise opdrachtgever	16

1. Inleiding

1.1 Algemeen

De bereikbaarheid van Heerenveen staat onder druk. Maatregelen zijn nodig om de verschillende economische bestemmingen in Heerenveen, waaronder Sportstad Heerenveen, het Internationaal Bedrijventerrein Friesland, bedrijventerrein Heerenveen-West en het beoogde bedrijventerrein Klaverblad Noordoost, ook in de toekomst bereikbaar te houden.

In 2012 ondertekenden het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Heerenveen de intentieovereenkomst “Bereikbaarheidspakket RSP Heerenveen”. Hierin werden maatregelen vastgelegd voor de verbetering van de bereikbaarheid van Heerenveen vanaf de A32. In dit ontwerp worden de aansluitingen K.R. Poststraat (afrit 12) en de Oranje Nassaulaan (afrit 11) van Heerenveen op de A32 aangepast om de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid voor de komende jaren (projectie 2030) te verbeteren, zowel op de rijksweg als op het onderliggende wegennet. In het verlengde daarvan heeft de gemeente besloten om de kruising van de Oranje Nassaulaan en de Burgemeester Falkenaweg aan te passen. Voor meer inhoudelijke informatie wordt verwezen naar www.heerenveenbeterbereikbaar.nl.

Het project Heerenveen Beter Bereikbaar bestaat uit twee deelprojecten:

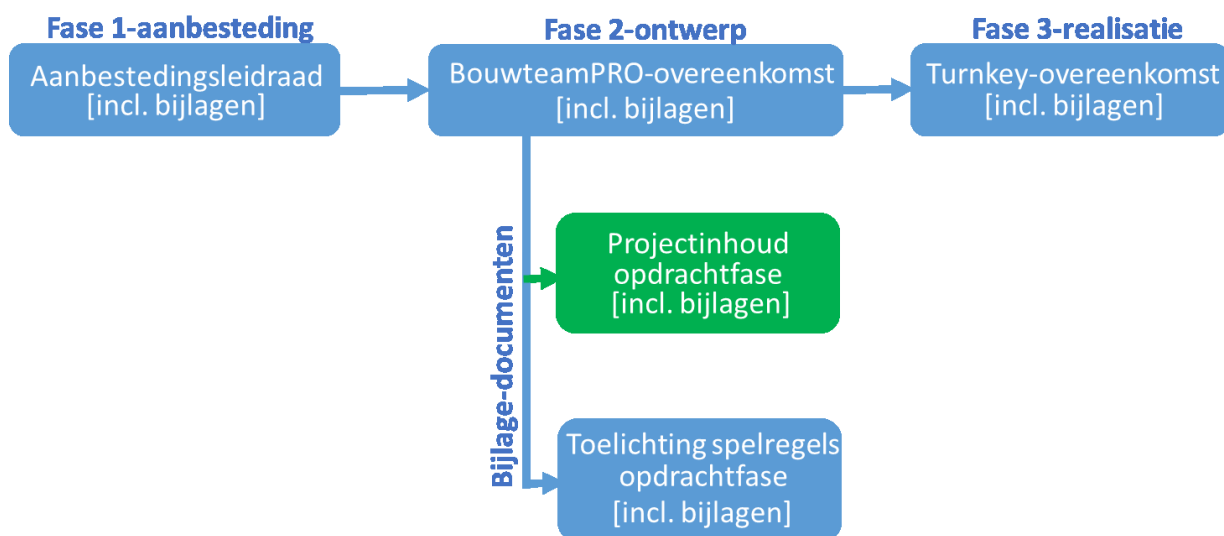
- deelproject 1: aansluiting 12 van de K.R. Poststraat op de A32;
- deelproject 2: aansluiting 11 van de Oranje Nassaulaan op de A32 tot en met de kruising met de Burgemeester Falkenaweg.

De beide deelprojecten hebben technisch inhoudelijk geen raakvlakken maar dienen in verband met de te verwachten verkeersoverlast na elkaar te worden uitgevoerd. Deelproject 1 bevindt zich op dit moment (september 2021) in de afrondende fase. Dit document heeft betrekking op deelproject 2: Aansluiting 11 – Oranje Nassaulaan inclusief kruising B. Falkenaweg.

De realisatie van Heerenveen Beter Bereikbaar wordt voor het grootste deel gefinancierd door de provincie Fryslân. De gemeente Heerenveen is de risicodragende partij en treedt op als Opdrachtgever.

1.2 Specifieke juridische documentstructuur

Het huidige document (zie in groen hieronder gevisualiseerd) beschrijft de inhoud van deelproject 2: Aansluiting 11 – Oranje Nassaulaan inclusief kruising B. Falkenaweg. Dit document (inclusief bijlagen) betreft een bijlage-document onder de BouwteamPRO-overeenkomst en wordt als volgt gevisualiseerd:



In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de projectspecifieke inhoud van de opdracht.

2. Informatie over de inhoud van het project

2.1 Het project

Plaats van uitvoering:	Gemeente Heerenveen
Opdrachttype:	Werken
Contracttype:	BouwteamPRO-contract (ontwerp in bouwteam en realisatie)
Openstelling voor verkeer:	31 december 2023
Oplevering:	31 december 2023
Het project heeft de projectnaam:	Aansluiting 11 – Oranje Nassaulaan inclusief kruising B. Falkenaweg

2.2 Scope van het project en inhoud van de opdracht

De onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de scope van het project.



De volgende scope-onderdelen worden onderscheiden:

- aanpassen op- en afritten van de A32;
- aanpassen en verleggen Stadionweg;
- aanleg turborotonde Stadionweg/afrit C;
- aanleggen 2 turborotondes Oranje Nassaulaan westzijde en oostzijde A32;
- vervangen verkeersviaducten t.b.v. 2 turborotondes over verdiepte voet-/fietsroute;
- aanpassen verdiepte voet-/fietsroute langs Oranje Nassaulaan;
- keerconstructie onder viaduct A32;
- aanpassen Oranje Nassaulaan van 1x2 naar 2 inkomende en 1 uitgaande rijstrook;
- aanpassen rotonde Burgemeester Falkenaweg in een VRI-kruising (incl. parallelwegen, fiets- en voetpaden)
- aanpassen geluidschermen;
- bijkomende werkzaamheden zoals geluidsvoorzieningen, waterhuishoudkundige werken, groenvoorzieningen en overige werkzaamheden
- coördineren verleggen kabels en leidingen van nutsbedrijven
- verleggen overige kabels/leidingen die niet in beheer en/of eigendom van nutsbedrijven zijn;
- het zo veel als mogelijk in stand houden van de huidige verkeersstromen tijdens het werk/beperking van hinder voor omgeving en weggebruikers
- het aanbrengen en in stand houden van omleidingsroutes.

Voor een meer gedetailleerd overzicht van de scope wordt verwezen naar de bijlagen.

2.3 Stand van zaken

Bestaande situatie

Ter voorbereiding op de aanbesteding is de bestaande situatie uitvoerig in beeld gebracht. Dit is gebeurd door middel van verschillende onderzoeken, al dan niet in combinatie met deelproject 1: K.R. Poststraat. Voor de kruising B. Falkenaweg is de bestaande situatie afzonderlijk onderzocht.

Voor een overzicht van de uitgevoerde onderzoeken is een Specificatiedocument opgesteld en als bijlage 1 aan dit document (Projectinhoud) toegevoegd. Het Specificatiedocument geeft een samenvatting van de bestaande systemen en onderzoeksresultaten met betrekking tot de bestaande situatie.

Het Specificatiedocument geeft een goed beeld van de bestaande situatie, waarbij Opdrachtgever van mening is dat dit voldoende is voor de inschrijving. Voor de huidige aanbesteding zijn alleen de –in de ogen van de Aanbestedende Dienst– voor de inschrijving relevante bijlagen meegeleverd.

BELANGRIJKE CONTEXT OMTRENT INFORMATIE MBT INSCHRIJVINGSFASE!!!

Aanbestedende dienst wil benadrukken dat de aanbesteding is ingestoken om de beste bouwteam en realisatiepartner te contracteren. Het inhoudelijke werk start pas na gunning. Om te voorkomen dat inschrijvers zich tijdens de inschrijvingsfase onnodig vastbijten in de hoeveelheid informatie, heeft gemeente er voor gekozen om **ALLEEN DE NOODZAKELIJKE** informatie voor de inschrijving mee te geven, dus als het relevant is voor het uitwerken van de gunningscriteria. Voor de technisch/inhoudelijke basisinformatie is dat alleen voor de gunningscriteria “1.1 Aanpak tunnelbak met viaducten” (zie bijlage 6) en “1.2 Doorstroming verkeer tijdelijke situatie” (zie bijlage 7). Daarnaast is informatie bij deze aanbestedingsleidraad als bijlagen gevoegd die relevant is of kan zijn voor de overige gunningscriteria die meer ingaan op de kwalitatieve meerwaarde van de organisatie, de procesinrichting dan wel de competenties van sleutelfuncties die daar invulling aan moeten geven. Dit betreft dan ook een bescherming voor de inschrijvers die verzanden in inhoudelijke details die geen rol spelen bij deze aanbesteding. De inschrijvingsinspanning moet gericht zijn op de kwalitatieve meerwaarde en de juiste balans in de uitwerking van de gunningscriteria. Na gunning wordt alle benodigde informatie gedeeld met de opdrachtnemer en start het verdere inhoudelijke samenwerkingsproces.

Status ontwerp

Voor Aansluiting 11 – Oranje Nassaulaan inclusief kruising B. Falkenaweg is een verkeerskundig ontwerp vastgesteld, dat als bijlage 2 is toegevoegd. In nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat is het VVA1-traject doorlopen met een verkeerskundige ontwerpnota als onderbouwing van het verkeerskundig ontwerp. U vindt deze nota in bijlage 3. Het nieuwe bestemmingsplan Oranje Nassaulaan is vastgesteld op 7 september 2020.

Van toepassing zijnde eisen en wensen eindsituatie

De werkzaamheden vinden voor het grootste gedeelte plaats op grondgebied van de gemeente Heerenveen. Een kleiner deel van de werkzaamheden vindt plaats op grondgebied van Rijkswaterstaat (RWS).

Voor een soepel verloop van de ontwerp- en realisatiewerkzaamheden is het nodig om met RWS een KlantEis Specificatie (KES) overeen te komen voor haar objecten. Vervolgens dient in de verschillende fasen aantoonbaar te worden gemaakt dat aan deze KES wordt voldaan. Daarbij denken wegbeheerders niet in activiteiten, maar in objecten, componenten, elementen en materialen en wil zij daar de kwaliteit van aangetoond zien.

In de BouwteamPRO-fase zullen OG en ON samen optrekken om in eerste instantie met RWS overeenstemming te verkrijgen over de van toepassing zijnde KES eisen. Vervolgens dient in de DO- en UO-fase door middel van verificatie en validatie aan te worden getoond dat het ontwerp daaraan voldoet. Voor de realisatiefase is het aan de Opdrachtnemer om aan te tonen dat de uitgevoerde werkzaamheden voldoen aan de in de bouwteamfase overeengekomen KES van Rijkswaterstaat. Voor de delen van het project die betrekking hebben op het gemeentelijk grondgebied worden de te verifiëren onderdelen in de BouwteamPRO-fase bepaald. Dit gebeurt in onderling overleg tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer.

Er is nog geen technisch inhoudelijke invulling gegeven aan een volledige KES voor de eindsituatie. Wél is afgesproken met Rijkswaterstaat dat de KES van deelproject 1 - K.R. Poststraat als vertrekpunt wordt aangehouden. U vindt deze KES in bijlage 4. Het is de verantwoordelijkheid van de Opdrachtnemer om deze in de BouwteamPRO-fase uit te werken. Er kunnen dus eisen/wensen afvallen, ze kunnen een aanscherping behoeven en er kunnen nieuwe eisen/ wensen bijkomen. Het uiteindelijke doel daarvan is om in nauw overleg met de Opdrachtgever, wegbeheerders en stakeholders te komen tot een definitieve (gestructureerde) KES voor het deelproject Aansluiting 11 – Oranje Nassaulaan inclusief kruising B. Falkenaweg.

Stakeholders

Het project kent meerdere stakeholders met bijbehorende wensen, eisen en randvoorwaarden. Voor een volledig overzicht van de tot nu toe betrokken stakeholders en omgevingspartijen wordt verwezen naar bijlage 5. Aanvullend op de projectdoelstelling zijn de eerste verkennende gesprekken met omgevingspartijen gevoerd waarvan gespreksverslagen zijn opgesteld. Deze zullen (na gunning) nog verwerkt moeten worden in de KES voor zover dit betrekking heeft op de eindsituatie.

Voor de tijdelijke verkeerskundige situatie gedurende de realisatiefase wordt verwezen naar het Uitgangspuntendocument dat als bijlage 7 is toegevoegd. Dit Uitgangspuntendocument is het eerste resultaat van het GGB-proces (GebiedsGericht Benutten) dat in de contract voorbereidende fase is opgestart. Gebiedsgericht benutten heeft als doel het - met zo min mogelijk hinder voor de weggebruiker en de omgeving – efficiënt uitvoeren van de werkzaamheden.

Het Uitgangspuntendocument is opgesteld in nauw overleg met de stakeholders die een belangrijk verkeerskundig belang hebben, te weten wegbeheerders (gemeente Heerenveen en Rijkswaterstaat), hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) en vertegenwoordigers van het openbaar vervoer (provincie Fryslân als opdrachtgever en Arriva als uitvoerder).

2.4 Uitdagingen bij de opdracht en aanbesteding

Het project kent vele (on)zekerheden. Opdrachtgever zoekt een betrouwbare samenwerkingspartner die een aanzienlijke bijdrage levert om samen met Opdrachtgever een kwalitatief goed ontwerp te maken dat voldoet aan de gestelde eisen en binnen het plafondbedrag marktconform wordt gerealiseerd.

Tunnelbak

In de bestaande situatie is sprake van een drietal viaducten over een tunnelbak voor fietsers. Eén van deze viaducten moet definitief worden verwijderd. Het betreft de aansluiting van de Stadionweg op de Oranje Nassaulaan. De overige twee (onderaan de af- en toeritten) moeten worden vernieuwd omdat ze een bredere overspanning krijgen.

De verdiepte tunnelbak is eind jaren '90 aangelegd. Daarbij is gebruik gemaakt van de in dikte variërende keileemlaag. Hierbij is uitgegaan van een beperkte grondwaterdruk in de eronder liggende lagen. Vanwege de keileemlaagdikte in de ondergrond en de optredende grondwaterdruk zijn er 2 verschillende constructies gerealiseerd: een damwandkuip met betonnen bodem die is voorzien van een constructie tegen opdrijven en een damwandkuip die de bestaande keileemlaag gebruikt als afdichting.

Tijdens de aanleg van de polderconstructie dreigde de bodem van de keileemlaag open te barsten en is besloten extra drainage aan te leggen. Het is te verwachten dat nog meer is aangepast tijdens de aanleg, maar daarvan zijn geen gegevens bekend. Feit is dat in de gebruiksfase veel water wordt afgevoerd naar de pompput en de pompinstallatie bijna continue (op de maximale capaciteit) draait. Voor eventuele aanpassing van de tunnelbak heeft de gemeente geen extra financiële middelen beschikbaar. Om deze reden is afgesproken dat de situatie in zowel de realisatiefase als in de gebruiksfase niet mag verslechteren.

Het aanpassen van de fietsroute met haar profiel van vrije ruimte (PVR) levert de volgende aandachtspunten op:

- de fundatie door de keileem en de onderliggende waterdruk
- eerste verschijnselen waterstromen uit talud en asfalt
- de beperkte hoogteaangepassing vanuit geluidsparagraaf bestemmingsplan (vooralsnog max. 50 cm wegashoogtestijging t.p.v. viaduct)

Relevante inhoudelijke informatie omtrent de tunnelbak met viaducten is te vinden in bijlage 6.

Bereikbaarheid

De Opdrachtgever hecht er veel waarde aan dat de hinder en overlast voor de weggebruiker en de omgeving gedurende de realisatie zo veel mogelijk wordt beperkt. De uitdaging is om een balans te vinden tussen veiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en werkefficiëntie. Precies dit wordt beoogd met het eerder benoemde GGB-proces, waarvan het Uitgangspuntendocument in bijlage 7 het eerste resultaat is. Het betreft in feite een eerste inventarisatie van de voorlopige eisen en wensen van de betrokken stakeholders.

Het is de bedoeling dat Opdrachtnemer en Opdrachtgever in de BouwteamPRO-fase samen tot een uitvoeringsontwerp en wijze van uitvoering komen die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van de verschillende stakeholders. Gevoel voor belangen en empathie voor de omgeving is daarbij essentieel. Van Opdrachtnemer wordt verwacht dat zij de benodigde verkeerskundige en realisatiekennis en ervaring hiervoor inbrengt. Het beoogde eindproduct is het GGB-document, dat de verkeerskundige eisen en randvoorwaarden bevat om het werk met minimale hinder voor de weggebruiker en de omgeving efficiënt te realiseren.

Samenwerking

Voor een goede samenwerking is het nodig dat de verschillende teamleden elkaar volledig vertrouwen, elkaar aanvullen en op elkaar durven en kunnen bouwen. Het streven moet zijn om het totaal meer te laten zijn dan de som der delen. Het optimaal benutten van elkaars sterke kanten in zowel sociale, technische als procesmatige zin komt het uiteindelijke projectresultaat ten goede.

Voor een optimaal projectresultaat is een goede samenwerking in de BouwteamPRO-fase tussen opdrachtgever en opdrachtnemer essentieel. We willen maximaal gebruik maken van de aanwezige kennis en ervaring bij de verschillende partijen. Doel hiervan is het zo goed en efficiënt mogelijk doorlopen van de ontwerp-, definitieve prijsvorming en realisatiefase, met een zo hoog mogelijke kwaliteit van het eindproduct. met faalkosten die zo beperkt mogelijk blijven.

Dit alles moet leiden tot het zo efficiënt mogelijk doorlopen van het project. Deze efficiëntie uit zich in het systematisch organiseren van het proces om de kwaliteit te waarborgen. Daarmee wordt niet alleen de (technische) kwaliteit van het eindproduct bedoeld, maar ook de mate waarin de hinder en overlast tijdens de uitvoering zo veel mogelijk kan worden beperkt.

Systems Engineering ondervangt deze uitdaging. Voorwaarde daarbij is dat het proces goed wordt ingericht en wordt ingevuld door de juiste mensen met kennis van zaken. Risico's worden beheerst door diegene die ze het best kan beheersen/beïnvloeden. De sleutel tot het succes betreft dan ook het vinden van mensen met de juiste mix van kennis, vaardigheden en competenties.

In bijlage 8 van deze leidraad is informatie opgenomen over de door de opdrachtgever in te brengen expertise.

BIJLAGE 1 Specificatie bestaande situatie ON-laan+BF-weg (zonder bijlagen)

Separaat toegevoegd!

Inhoud:

- a). Specificatie bestaande situatie HBB ON-laan+BF-weg
- b). Lijst met bijbehorende bijlagen – na gunning te verstrekken

BIJLAGE 2 Verkeerskundig ontwerp ON-laan+BF-weg

Separaat toegevoegd in pdf en dwg!

Inhoud:

- a). Verkeerskundig ontwerp ON-laan + BF-weg (situatie)
- b). Verkeerskundig ontwerp ON-laan + BF-weg (principe dwarsprofielen)

BIJLAGE 3 VVA1 met verkeerskundige ontwerpnota Oranje Nassaulaan

Separaat toegevoegd!

Inhoud:

- a). VVA1 reactienota (getekende versie RWS)
- b). VVA1-auditrapportage (MUG)
- c). Ontwerpnota VO Oranje Nassaulaan (Antea)
- d). Verkeerskundig ontwerp bij ontwerpnota op luchtfoto (Antea)
- e). Rijcurves bij ontwerpnota (Antea)
- f). Verkeerskundige principedwarsprofielen bij ontwerpnota (Antea)
- g). Verkeerskundige lengteprofielen bij ontwerpnota (Antea)

BIJLAGE 4 Bruto-versie KES-eisen K.R. Poststraat (Excel)

Separaat toegevoegd!

Inhoud:

a). Bruto-versie Klanteisen K.R. Poststraat

BIJLAGE 5 Lijst met specifieke stakeholders

Separaat toegevoegd!

Inhoud:

a). Stakeholderoverzicht ON

BIJLAGE 6 Informatie viaducten en tunnelbakproblematiek

Separaat toegevoegd!

Inhoud:

- a). Notitie uitgangssituatie viaducten over tunnelbak (LukassenBrokking)
- b). Notitie uitgangssituatie grond-/grondwaterproblematiek tunnelbak (Wiertsema&Partners)
- c). 3 tekeningen bestaande situatie KW8 / viaduct A32 (RWS)
 - BST adviesrapport met zetting & parameters
 - BST doorsneden-details
 - BST overzicht-doorsneden-details
- d). Plantekening bestaande situatie KW8a / Stadionweg (RWS)
- e). Plantekening bestaande situatie KW8b / viaduct afrit C (RWS)
- f). Plantekening bestaande situatie KW8c / viaduct toerit B (RWS)
- g). 16 tekeningen bestaande situatie fiets-/voetgangerstunnelbak (RWS)
 - BST KW8d plantekening
 - BST KW8d aanlegontwerp (extra) drainage
 - BST KW8d aanlegtekening pompput (geen revisie)
 - BST KW8d barrier
 - BST KW8d fundering blad 1 van 3
 - BST KW8d fundering blad 2 van 3
 - BST KW8d fundering blad 3 van 3
 - BST KW8d situatie inspectieputten
 - BST KW8d stalen leuning op barrier
 - BST KW8d wapening pompkelder 1 van 2
 - BST KW8d wapening pompkelder 2 van 2
 - BST KW8d rijvloer blad 1 van 4
 - BST KW8d rijvloer blad 2 van 4
 - BST KW8d rijvloer blad 3 van 4
 - BST KW8d rijvloer blad 4 van 4
 - BST KW8d wapening stootplaten

BIJLAGE 7 Uitgangspuntendocument Tijdelijke verkeerssituatie ON-laan+BF-weg

Separaat toegevoegd.

Inhoud:

a). Uitgangspuntendocument GGB ON-laan 14-04-21 (Witteveen&Bos)

BIJLAGE 8 In te brengen expertise opdrachtgever

Teamprofiel HBB

Het coöperatieve IPM-team kenmerkt zich door een hoog professioneel niveau van de verschillende teamleden. Het team is erop gericht om samen met derden op basis van heldere afspraken een goed resultaat te bereiken. Sterk punt is het verschil in persoonlijkheden die elkaar goed aanvullen. Enerzijds resultaatgericht, zelfverzekerd, doelgericht, wilskrachtig en vastberaden. Anderzijds ook nauwkeurig, kalm, bedachtzaam, kritisch, systematisch, analytisch en planmatig. Het team hecht grote waarde aan het zorgvuldig omgaan met de belangen van de omgeving zowel in de voorbereiding als in de uitvoering. In de samenwerking met derden is op dit punt goede communicatie en afstemming tussen team en derden van groot belang. Technisch wordt binnen de beschikbare middelen, gezamenlijk de beste oplossing gekozen en wordt erop nagezien dat deze afspraken worden nagekomen.

Klaas Kuperus

Ruime ervaring met diverse projecten binnen de gemeente Heerenveen in vooral de realisatiefase. Als projectmanager onder andere verantwoordelijk geweest voor de realisatie van Sportcomplex Nieuwehorne, Aanleg riolering buitengebied, Sportstad Heerenveen. Verder betrokken bij diverse planstudies.

Martijn te Wierik:

Heeft zich vanuit planologische achtergrond ontwikkeld tot omgevingsmanager met een verkeerskundige inslag. Tot zijn specialismen behoren o.a. omgevingsmanagement, verkeersmanagement, GebiedsGericht Benutten en Stakeholdermanagement. Ervaring bij Mobycon en Rijkswaterstaat.

Jaap Boontjes:

Ervaring met complexe projecten waar een creatieve werkwijze wordt vereist (b.v. Blauwe Loper). Dit geldt op aanbesteding- of contractueel vlak, maar ook voor uitvoeringsbegeleiding. Deze expertise is opgebouwd vanuit een aannemersachtergrond, is verder ontwikkeld bij een ingenieursbureau en bij vrijwel alle lagen van overheden (gemeente, provincie, Rijk en waterschap).

Jacques Torenbosch:

Bij project HBB inhoudelijke beheersing van kwaliteit, tijd, kosten en risico's en i.v.m. verschuiving IPM-taken de technische voorbereiding overgenomen voor de ON-laan. Ervaring met diverse (verkeerskundige) projecten in deze rollen waar vrijwel alle lagen van overheden waren betrokken (gemeente, provincie, Rijk en waterschap).

Stefan te Velde

Gestart als toetscoördinator K.R. Poststraat en treedt i.v.m. verschuiving IPM-taken ook op als technisch manager realisatie bij de K.R. Poststraat wat tevens ingebracht kan worden voor de ON-laan. Ervaring diverse (stedelijke) projecten bij gemeenten waarbij ook de samenwerking met Rijkswaterstaat heeft plaatsgevonden.

Geert van de Boer

Verzorgt de assistentrol bij het technisch management in de voorbereiding van de ON-laan. Ervaring met de voorbereiding (bestek en tekenwerk) en het coördineren van allerlei verkeerskundige en technische aspecten binnen voornamelijk gemeentelijke projecten.

Externe experts / adviseurs:

Binnen het project HBB, dan wel in bijzonder bij de ON-laan zijn experts / adviseurs betrokken vanuit een verschillende achtergrond. Inzet hiervan in bouwteam is geen must, maar kan overwogen worden bij een gebleken meerwaarde. Het betreft de volgende externe experts / adviseurs:

Procesbegeleider GebiedsGericht Benutten (GGB)

Ervaren adviesbureau begeleidt het GGB-proces en heeft met aantal workshops uitgangspuntendocument opgesteld. Zij faciliteert het vervolg nog wel, maar bouwteam neemt inhoudelijk stokje over om GGB-document op te stellen en daarover commitment te verkrijgen bij stakeholders.

Constructeur kunstwerken

Ervaren constructiebureau heeft voorbereidende en toetsende rol vervult bij K.R. Poststraat en een voorbereidende rol bij de ON-laan qua formuleren knel- en uitgangspunten bij tunnelbak/viaducten.

Geotechniek

Ervaren geotechnisch bureau heeft (grond)onderzoeken verricht bij K.R. Poststraat en ON-laan en heeft voor deze laatste geotechnische knel- en uitgangspunten geformuleerd voor de tunnelbak.

Constructeur wegen

Ervaren bureau op gebied van wegenbouwconstructies heeft voorbereidende en toetsende rol bij K.R. Poststraat vervult en een voorbereidende rol bij de ON-laan qua formuleren knel- en uitgangspunten.

VRI-specialist

Ervaren bureau op gebied van VRI's heeft voorbereidende en toetsende rol bij K.R. Poststraat vervult en een voorbereidende rol bij de ON-laan qua formuleren knel- en uitgangspunten.