

Projectplan PO Bruggen T6

Versie 1.0

Projectgegevens

Programma:	Ambitie 2 bereikbaar Zuid Holland
Doel:	Beleidsdoel 2-2 Goed functionerende provinciale infrastructuur
Taak:	Beleidspresentatie 2-2-1 Beheer en onderhoud: Op orde en duurzaam
Projectnummer:	EVW062301a/b
Fase:	Uitvoeringsfase

Ondertekening

Ambtelijk opdrachtgever

Stephan Hesselink

Datum:

Ambtelijk opdrachtnemer

Chris Haakman

Datum:

Collegiale toets

Jari van den Broek

Datum:

Vertrouwelijk

Krachtig Zuid-Holland



Document historie

Versie	Datum	Aanpassingen	Auteur
0.1	1 oktober 2025	Eerste opzet	Elder
0.8	1 Januari 2026	Aanpassing concept	Elder
0.9 aangepast	19 maart 2026	Aanpassing Alphen a/d Rijn	Marcel
1.0 definitief	30 maart 2026	Definitief	Elder

Inhoudsopgave

Document historie	2
Inhoudsopgave	3
1 Projectbeschrijving	5
1.1 Achtergronden, aanleiding en (bestuurlijke) relevantie	6
1.2 Doelstelling	6
1.3 Beoogd (eind)resultaat	6
1.4 Scopeafbakening	7
1.5 Relatie met andere projecten en relevante documenten	7
1.6 Relaties met andere partijen	8
1.7 (Technische) uitgangspunten & randvoorwaarden, inclusief wet- & regelgeving	8
2 Plan van aanpak	9
2.1 Algemene aanpak	9
2.1.1 Proces / stappenplan	9
2.1.2 Beslismomenten	12
2.1.3 Producten per fase	12
2.2 Omgeving	12
2.2.1 Conditionering	12
2.2.2 Stakeholdermanagement	13
2.2.3 Participatie/ Externe communicatie	14
2.2.4 Omgeving tijdens de uitvoering	15
2.3 Contract	16
2.4 Overdracht naar beheerorganisatie	17
3 Organisatie	18
3.1 Projectorganisatie	18
3.2 Overlegstructuur	18
3.3 Rapportageafspraken	19
3.4 Interne communicatie	19
4 Projectbeheersing	20
4.1 Financiën	20
4.1.1 Kostenraming	20
4.1.2 Financieringsbronnen/ financiële dekking	20
4.1.3 Budgetbeheersing	21
4.1.4 Belastingen	21
4.2 Planning	21
4.2.1 Planning en mijlpalen	21
4.2.2 Planningsmanagement	22
4.3 Kwaliteit	23
4.3.1 Scopemanagement	23
4.3.2 Kwaliteitsborging	23
4.3.3 Evaluatie	23
4.4 Risico's	23
4.4.1 Risicoanalyse	23



4.4.2	Risicomanagement	23
4.5	Informatie	25

1 Projectbeschrijving

Dit projectplan is een vervolg op het eindproduct verkenningfase voor het planmatig onderhoud (Groot onderhoud) van 8 beweegbare kunstwerken.

Zeven van de beweegbare kunstwerken liggen over vaarwegtraject 6 (Tolbrug Leimuiden, Woubrugsebrug, 's-Molenaarsbrug, Dr. Albert Schweitzerbrug, Koningin Julianabrug, Alphensebrug en Swaenswijkbrug) en één brug ligt over vaarwegtraject 8 (Ziendebrug).

De Heimanswetering is een vaarweg (traject 6) die Woubrugge verbindt met Alphen aan den Rijn. In Woubrugge verbindt de Woubrugsebrug de beide oevers in het dorp.

Ter hoogte van Alphen aan den Rijn gaat deze vaarweg over in de Oude Rijn, die vervolgens door het centrum van Alphen aan den Rijn stroomt. Ter hoogte van de aantakking van de Heimanswetering op de Oude Rijn bevindt zich de 's Molenaarsbrug. Over de Oude Rijn liggen in totaal vier bruggen. De gemeente Alphen aan den Rijn is eigenaar van drie van deze bruggen en provincie Zuid-Holland van één. Provincie Zuid-Holland verricht het onderhoud aan en verzorgt de bediening van de gemeentelijke bruggen.

Naast de Heimanswetering ligt de Drecht. Dit is ook vaarweg 6 en hier ligt Tolbrug Leimuiden overheen. Voor deze brug is de Provincie Zuid-Holland zowel eigenaar als beheerder.

Ten slotte ligt over de vaarweg Ziende (traject 8) de Ziendebrug. Deze brug is eigendom van de gemeente Alphen aan den Rijn, maar ook hier is de Provincie Zuid-Holland verantwoordelijk voor het beheer en de bediening.



Figuur 1 Overzicht 8 bruggen

1.1 Achtergronden, aanleiding en (bestuurlijke) relevantie

De Provincie Zuid-Holland heeft 143 kilometer provinciale vaarweg en circa 90 beweegbare kunstwerken in beheer. Domein Uitvoering is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze vaarwegen en de daarin gelegen objecten.

Uit de meerjarenplanning dat door Domein Uitvoering is opgesteld komt naar voren dat voor acht bruggen planmatig onderhoud vereist is: Tolbrug Leimuiden, Woubrugsebrug, 's-Molenaarsbrug, Swaenswijkbrug, Koningin Julianabrug, Albert Schweitzerbrug, Alphensebrug en Zierendebrug.

Naar aanleiding van het meerjarenplan, is er een verkenningfase opgestart. Hier zijn meerdere onderdelen uitgekomen die aan vervangen, verwijdering, reparatie of verdere inspectie toe zijn. De resultaten zijn opgesteld in een technische beoordelingsdocumenten.

In overleg met de gemeente Alphen aan den Rijn, is er voor gekozen om de acht bruggen in één project te onderhouden. Dit wordt nader onderbouwd in het inkoopplan.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit project is om door middel van het uitvoeren van planmatig onderhoud de acht bruggen in stand te houden zodat deze 15 jaar langer hun functie kunnen blijven vervullen, waarbij de komende 15 jaar alleen dagelijks beheer en onderhoud (DBO) noodzakelijk is.

Dit zorgt voor het borgen van de veiligheid, kwaliteit en het aanzien van de bruggen aan provinciale vaarwegen voor zowel commerciële als particuliere gebruikers van de bruggen.

1.3 Beoogd (eind)resultaat

Het beoogde eindresultaat is het onderhouden van acht bruggen waarbij verdere onderhoud zeker 15 jaar niet nodig zal zijn.

Tijdens dit project ligt de focus op veiligheid en kwaliteit. Het project is een succes als:

- Het planmatig onderhoud uiterlijk in 2030 is uitgevoerd conform doelstelling;
- Er 0 incidenten en ongelukken plaatsvinden tijdens het project;
- De bruggen na uitvoering van het planmatig onderhoud weer kunnen worden bediend vanuit de bediencentrale;
- De bruggen zijn voorzien van CE-markering;
- De omgeving minimale hinder hebben ondervonden tijdens de uitvoering.

Daarnaast spelen de volgende succesfactoren een rol:

- De hinder voor de omgeving zoveel als mogelijk beperken;
- Het project is volgens planning en binnen budget uitgevoerd;
- Communicatie tussen gemeente Alphen aan den Rijn en PZH verloopt soepel gedurende het project;
- Voldoen aan de prestatie- en beschikbaarheidseisen;

- Voldoen, voor zover van toepassing bij planmatig onderhoud, aan het vigerende Functioneel Technisch Programma van Eisen Beweegbare Kunstwerken;
- Het reduceren van faalkosten;
- Het vergroten van het werkplezier;

1.4 Scopeafbakening

Wat de hoofdlijn van de verkenningfase heeft opgeleverd staat in het opleverdocument link.

Per brug is een technische beoordeling uitgevoerd, waarin is vastgelegd welke maatregelen er aan de bruggen dienen te worden uitgevoerd om aan de doelstelling te kunnen voldoen:

- Woubrugsebrug: EVW062301i-PZH-WOU-RAP-Technische beoordeling V1.0.docx
- 's-Molenaarsbrug: EVW062301i-PZH-SMO-RAP-Technische beoordeling V1.0.docx
- Alphensebrug: EVW062301i-PZH-ALP-RAP-Technische beoordeling V0.8.docx
- Dr. Albert Schweitzerbrug: EVW062301i-PZH-ASB-RAP-Technische beoordeling V0.9.docx
- Koningin Julianabrug: EVW062301i-PZH-KJB-RAP-Technische beoordeling V0.9.docx
- Swaenswijkbrug: EVW062301i-PZH-SWA-RAP-Technische beoordeling V0.91.docx

Voor Tolbrug Leimuiden en Zienbrug moet het maatregelenpakket nog worden vastgesteld. Dit zal medio 2026 gebeuren. Uitgangspunt voor het benodigde budget is nu de reservering in het MJOP. Eventuele consequenties voor het budget zullen via een scopewijziging worden vastgelegd.

Tijdens de verkenningfase zijn er in de Technische beoordelingen bepaalde keuzes gemaakt waar de bruggen wel en niet aan het fTPvE moet voldoen.

Hierbij zijn onderdelen uitgekomen die in stand worden gehouden en daarbij buiten de scope van dit project vallen. Voor verdere informatie over te verwijderen, te vervangen en nader te bepalen onderdelen en objectdelen, zijn er samenvattingen opgenomen in de Technische beoordelingen.

In mei 2023 is in overleg met provincie Zuid-Holland, door de gemeente Alphen aan den Rijn een bruggedicht (Kimm Mulder) aan de onderzijde van de Alphense brug geschilderd. Nadat de werkzaamheden aan de Alphensebrug zijn afgerond, zal het bruggedicht opnieuw worden aangebracht. De kosten voor het aanbrengen hiervan komen voor rekening van de gemeente Alphen aan den Rijn.

1.5 Relatie met andere projecten en relevante documenten

- Oeververvanging Alphen a/d Rijn -
Dit project heeft vertraging opgelopen, het huidige streven is een startdatum begin 2027 en een doorlooptijd van 1,5 jaar
- Project hefbruggen
Nog geen duidelijke projectplanning aanwezig maar de grove schatting is 2028-2030. Het betreft 3 hefbruggen: Gouwesluis, Boskoop en Waddinxveen. Volgorde van de bruggen is nog niet bepaald.

In de bouwteamfase zal dit verder worden uitgewerkt.

1.6 Relaties met andere partijen

Externe betrokkenen (oa):

- Gemeente Alphen aan den Rijn (bereikbaarheid)
- Gemeente Kaag en Braassem (bereikbaarheid)
- Hoogheemraadschap Rijnland
- Openbaar vervoer
- Kabel- en leidingbeheerders
- Beroeps- en recreatievaart
- Omliggende bedrijven & bedrijven in de scope
- Hulpdiensten en zorgverleners
- Scholen
- Ondernemersvereniging Alphen aan den Rijn VOA
- Winkeliersvereniging centrum Alphen aan den Rijn (VOC-Verenigde Ondernemingen Centrum)
- Bewonersverenigingen
- Fietzersbond

Decentrale overheden als de gemeenten en het Hoogheemraadschap worden vanaf de eerste stadia van het project betrokken. Beroepsvaart, vaarweggebruikers en omliggende bedrijven, alswel de nooddiensten en zorgverleners en het openbaar vervoer dienen in het KES proces meegenomen te worden om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Het informeren van omwonende en weggebruikers van buiten het directe werkgebied dienen tijdig geïnformeerd te worden over de werkzaamheden in kwestie. De exacte strategieën worden uitgewerkt in het omgevingsmanagementplan.

1.7 (Technische) uitgangspunten & randvoorwaarden, inclusief wet- & regelgeving

Uitgangspunt is dat het opgestelde maatregelenpakket uit de verkenningsfase definitief en vastgesteld is. Omdat het hier bestaande kunstwerken betreft, kan het zijn dat enkele delen hiervan niet aan de normen/richtlijnen (oa FTPvE) voldoen. Door de beheerder wordt dit bewust geaccepteerd. Het is dus niet de bedoeling om allerlei zaken die niet in de scope zijn opgenomen ter discussie te (laten) stellen door de projectbetrokkenen. Wel zal het opgestelde maatregelenpakket eerst (op hoofdlijnen) worden beoordeeld door het ingenieursbureau om te checken of er geen belangrijke zaken ontbreken en/of er hoge risico's zijn bij de keuze voor dit maatregelenpakket.

De uit te voeren maatregelen dienen wel ontworpen te worden conform het FTPvE.

Uitgangspunt is ook dat dit project, zoals is afgesproken binnen de onderhoudsprojecten BKW, in bouwteamverband wordt voorbereid en vervolgens uitgevoerd. Er zal dan ook geen aparte contractkeuzesessie worden gehouden. Uitgangspunt is dus een tweefasenaanpak waarbij samen met de beoogde aannemer voor de 2e fase het uitvoeringsontwerp wordt vormgegeven.

2 Plan van aanpak

2.1 Algemene aanpak

Het project wordt uitgevoerd conform de aanpak PO&U, rekening houdend met de PZI-spelregels. Het project bevindt zich volgens de projectopdracht in de uitvoeringsfase. In deze fase wordt het project uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp en een Realisatieovereenkomst. Uiteraard wordt hiervoor eerst een Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld. In de bouwteamfase wordt risicogestuurd en op basis van het procesmodel uit het FTPvE het ontwerp verder uitgewerkt. Ook wordt de er gestart met de voorbereiding van de uitvoering. Contracten met de desbetreffende partijen worden in deze fase ook verder opgesteld. Ook zal er een realisatiebesluit genomen moeten worden. Afspraak voor projecten waarin meerdere objecten worden opgepakt is dat het Realisatiebesluit voor opdrachtverlening voor de uitvoering van de eerste brug genomen wordt.

Voor projecten bij planmatig onderhoud aan beweegbare kunstwerken is vastgesteld dat deze projecten in bouwteamverband worden uitgevoerd. Dit in verband met het vroegtijdig samenbrengen van kennis van beheer en de kennis van de aannemer. Vanuit een eerdere marktconsultatie is ook naar voren gekomen dat het zeer gewenst is om in bouwteam verband dit project uit te voeren en dat de aannemer tijdig aanschuift bij de ontwerpkeuzes en relevante uitwerkingen. Dit is in lijn met het beleid van de provincie. Doel is om in de bouwteamfase het project zo ver voor te bereiden dat er een grote mate van voorspelbaarheid is qua kosten, planning en risicobeheersing (> 95%). In de uitvoeringsfase kunnen dan in principe alleen risico's optreden die vooraf niet beheerst konden worden.

2.1.1. Proces / stappenplan

Voor dit project is de verkenningsfase (1.) afgerond voor de eerste 6 bruggen. Dit heeft geleid tot het maatregelenpakket inclusief het budget. Dit projectplan gaat over de fases die hierna komen.

2. Voorbereidingsfase deel 1 (projectplan en uitvraag ingenieursbureau)

In deze fase wordt het projectplan goedgekeurd, de nadere offerteaanvraag voor de engineering en uitvoeringsbegeleiding opgesteld en een ingenieursbureau gecontracteerd.

Activiteit	Resultaat/product
Opstellen projectplan	- Goedgekeurd projectplan - Kritieke tijdspad planning
Contracteren van IB	Contract met IB voor engineering en contractbegeleiding op het project <i>NB: binnen de ROVKID BKW is afgesproken over te gaan tot een verdeling van de projecten. Er hoeft dus geen aanbesteding via mini-competitie plaats te vinden.</i>
Aantrekken van een bouwteamcoach	Bouwteamcoach die ook ondersteunt bij het tweefasencontract.

Vorbereidingsfase deel 2 (uitvraag bouwteam aannemer en engineeringfase):

Activiteit	Resultaat/product
Uitvoeren second-opinion ingenieursbureau	• SSK-raming • Duurzaamheid/Ambitiweb • V&G • Maatregelenpakket • Selectie- en aanbestedingsleidraad
Marktconsultatie (bouwteampartner)	• Verslag van de uitkomsten
Samenwerkingsovereenkomst met Alphen aan de Rijn	• Getekende samenwerkingsovereenkomst
Communicatie	• Stakeholderanalyse • Eerste aanzet KES • Verslagen KES + actielijst
Opstellen uitvraag tweefase bouwteam	• Tweefasencontract • SSK-raming
Besluit machtiging tot aanbesteding	• Besluit om te starten met aanbesteding
Aanbesteding	• Nog bepalen of we een openbare of niet-openbare procedure volgen. Dit wordt in het inkoopplan nader onderbouwd.

3. Uitvoeringfase:

Activiteit	Resultaat/product
<i>Opstartfase bouwteam</i>	• <i>Bouwteammanagementplan</i> • <i>Samenwerkingsafspraken</i> • <i>Rolverdeling bouwteam</i>
Uitwerken principe ontwerp tot VO, DO en UO	• Voorlopig Ontwerp (VO) • Definitief Ontwerp (DO) • Uitvoeringsontwerp (UO) • SSK-raming • Vervolg KES • Verslagen KES + actielijst • Monitoring omgevingsadvies/-eisenrapport t.b.v. contractstukken. • Updaten stakeholderbeheer
Risico's	• Risicodossier omgeving
Communicatie	• Voorbereiden communicatie omgeving • Bewonersavond • Bewonersbrieven en website
Opstellen van contract	• Contract o.b.v. UAV • Planning • Raming/aanbieding
Realisatiebesluit per brug	• Getekend realisatiebesluit

NB: *in de opstartfase van het bouwteam worden afspraken gemaakt over opstellen VO, DO, UO en bestek. Dit zou kunnen leiden tot andere producten in deze fase. In sommige bouwteams wordt bijvoorbeeld wel een RAW-bestek gemaakt, in andere bouwteams niet.*

4. Uitvoeringsfase op de bouwplaats:

In deze fase vindt de uitvoering van het planmatig onderhoud plaats. Gedurende de uitvoering vindt directievoering en toezicht plaats door het ingenieursbureau dat in het bouwteam zit.

Activiteit	Resultaat/product
Communicatie	• Bewonersbrieven en website • Bouwapp • Bewonersavond • Open dag (o.i.d.)
Directievoering en Toezicht (D&T)	• Diverse documenten • Procesverbaal van Opneming • Procesverbaal van oplevering
Uitvoeren Werk	• Diverse plannen en werkplannen • Bouwvergaderingen • Bouwcommunicatie (bouwApp)
Oplevering	• Opleverdossier • Aanvaarding Werk • Opleveringsbesluit

Aan het einde van een project vindt de opleverings- en overdrachtsfase plaats. In deze fase worden alle opgeleverde resultaten formeel gecontroleerd, getest en geaccepteerd door de opdrachtgever of eindgebruikers. Documentatie, handleidingen en eventuele openstaande acties worden afgerond en overgedragen aan de beheerorganisatie. Daarnaast wordt kennis gedeeld met betrokken teams, zodat zij het product of systeem zelfstandig kunnen beheren en ondersteunen. Tot slot wordt het project formeel afgesloten door middel van een evaluatie en opleverrapport.

5. Opleverings- en projectoverdrachtsfase

Ca. 3 maanden na de uitvoeringsfase op de bouwplaats vindt de opleverings- en overdrachtsfase plaats. In deze fase worden alle opgeleverde resultaten formeel gecontroleerd, getest en geaccepteerd door de opdrachtgever en eindgebruikers. Documentatie, handleidingen en eventuele openstaande acties worden afgerond en overgedragen aan de DBO.

6. Evaluatiefase:

Na afloop van het project is er een projectevaluatie. Dit wordt vastgelegd in het door Domein Uitvoering (DU) vastgestelde evaluatiedocument en worden de geleerde lessen intern gepresenteerd. Décharge wordt verleend aan het projectteam.

Activiteit	Resultaat/product
Houden van evaluatiebijeenkomst	• Evaluatierapportage project
Decharge (PZH)	• Decharge Projectteam

7. Onderhouds- en garantietermijn

Na afronding van het project zal deze fase van kracht zijn. Dit zal ca. 2 jaar na afronding van uitvoeringsfase op de bouwplaats zijn.

2.1.2 Beslismomenten

Conform de PZI-spelregels zijn de volgende besluiten nog te nemen binnen dit project:

- Realisatiebesluit
- Opleveringsbesluit

De belangrijkste projectmijlpalen zijn hieronder weergegeven:

- Vaststellen projectplan
- Opdrachtverlening IB
- Besluit start aanbesteding tweefasen bouwteam
- Bouwteam eerste fase afgerond (ontwerp)
- Contract gereed
- GO/no GO moment Bouwteam tweede fase
- Start Uitvoering
- Oplevering alle bruggen
- Overdracht naar DBO
- Decharge

2.1.3 Producten per fase

Zie 2.1.1 Proces/ stappenplan voor de op te leveren producten per fase.

2.2 Omgeving

2.2.1 Conditionering

Verreweg de meeste conditioneringsaspecten zullen in dit project worden opgepakt binnen het nog te vormen bouwteam. Het betreft hier onder andere de volgende aspecten:

1. Publiekrechtelijk: planologische procedures en vergunningen (en ontheffingen)
 - Er zal allereerst een inventarisatie plaatsvinden. De vergunningsinventarisatie wordt opgesteld tijdens de voorbereidingsfase vooraf aan de aanbesteding van de aannemer. Vervolgens zullen benodigde vergunningen worden aangevraagd door aannemer of ingenieursbureau.
2. Samenwerkingsovereenkomst met gemeente Alphen aan den Rijn.
 - Voor afspraken over de vier bruggen van de Gemeente Alphen aan den Rijn.
3. Grondverwerving
 - Niet van toepassing
4. Kabels en leidingen
5. Onderzoeken (zoals lucht, geluid, trillingen, natuur/ ecologie, archeologie, water, bodem en niet-gesprongen explosieven)
 - De verwachting is dat de meeste onderzoeken kunnen plaatsvinden in de bouwteamfase. Als er uit de analyse van het maatregelenpakket specifieke risico's naar boven komen, dan zou het zinvol kunnen zijn om bepaalde onderzoeken eerder uit te laten voeren door het ingenieursbureau.

2.2.2 Stakeholdermanagement

De beweegbare bruggen in het project liggen in gebieden waar met veel omwonende, bedrijvigheid en raakvlakken plaatsvinden. Het onderhoud van de bruggen zullen, respectievelijk, gemiddeld 12 weken in beslag nemen. Dit veroorzaakt waarschijnlijk hoge maten van hinder en impact op de omgeving, zowel voor gebruikers van de (vaar)weg als omwonenden. De exacte hinder zal duidelijk worden tijdens de voorbereidende fase en de uitwerking van de planning en de methode van onderhoud.

Elke brug heeft zijn eigen omgeving waar rekening mee moet worden gehouden, en dient er per brug een stakeholderanalyse uitgevoerd te worden. Er zijn wel meerdere stakeholders die bij meerdere of alle bruggen relevant zijn, deze zijn [in kaart gebracht](#) tijdens de initiatieffase. Daarnaast kunnen de bruggen in twee groepen verdeeld worden, de eerste groep van 5 bruggen bevindt zich in de stad Alphen a/d Rijn, de andere 3 bruggen bevinden zich in Zwammerdam, Woubrugge en Leimuiden.

Vijf van de acht bruggen liggen centraal in Alphen a/d Rijn liggen en verbinden het noorden van de stad met het zuiden. Onderhoud aan deze bruggen heeft zowel impact op de directe omwonenden en bedrijven, en de bereikbaarheid in gehele stad. Tegelijkertijd bieden de bruggen ook meerdere omleidingsroutes. In de voorbereidingen voor de onderhoudsplanung zal er strategisch nagedacht moeten worden over de volgorde van uitvoeren. Dit vergt nauwe samenwerking met de gemeente Alphen aan de Rijn, het OV-bedrijf Qbuzz en de veiligheidsregio. Ook scholen(gemeenschappen), winkeliersverenigingen, de fietsersbond en andere organisaties uit het sociale middenveld hebben belang bij tijdige informatie en betrokkenheid. De gemeente Alphen a/d Rijn heeft omgevingsmanagers en gebiedsmanagers die contact hebben met bewoners, sociale organisaties en bedrijven in de stad. Om het omgevingsmanagement goed vorm te geven in de voorbereidingen en in de uitvoering, zijn deze gebiedsmanagers een belangrijke stakeholder binnen de gemeente. Hun betrokkenheid in de communicatie en afstemming met partijen binnen de stad kan een belangrijke rol spelen om draagvlak te creëren en hinder te beperken. Er dienen goede afspraken gemaakt te worden tussen deze stakeholders en het project over hun betrokkenheid.

Ook bij het onderhoud van de bruggen buiten de stadskern (Woubrugse brug, Tolbrug Leimuiden en Zientebrug) zijn er veel vergelijkbare issues en stakeholders om te betrekken. Voor deze bruggen geldt echter ook dat de omleidingsroutes bij afsluiting van de brug voor wegverkeer en bewoners van het dorp zeer significant zijn, er moet daarom in het voorproces goed nagedacht worden over wat hier de beste methode is voor het uitvoeren van het onderhoud. Woubrugge (gemeente Kaag en Braassem) In de Heimanswetering en de Woudwetering zijn de 's Molenaarsbrug en de Woubrugse brug de enige bruggen over de waterweg, en er is geen directe wegverbinding tussen beide bruggen. Daarnaast is de waterweg zelf relevant voor de pleziervaart (onderdeel van de stalen mast route). Voor de Zientebrug in Zwammerdam (gemeente Alphen a/d Rijn) is de situatie vergelijkbaar, en zijn omrijdroutes voor de omgeving significant bij het afsluiten van de brug. Hier geldt wel dat de vaarweg zelf minder relevant is. Tolbrug Leimuiden (Gemeente Kaag en Braassem) is minder significant voor het gemotoriseerd wegverkeer, en ook de vaarweg is geen onderdeel van belangrijke vaarroutes voor de beroepsvaart, de pleziervaart is hier ook beperkter aanwezig. De brug is een verbinding voor een gemeentelijke weg tussen Leimuiden en Rijnsaterwoude. Gemotoriseerd verkeer kan omrijden met beperkte impact via de N207, echter voor fietsverkeer (en scooters) is de omleiding significant. Deze factoren moeten meegenomen worden in de voorbereidingen, en er zal met lokale stakeholders en de gemeenten worden afgestemd hoe deze impact waar mogelijk gemitigeerd kan worden.

Naast de bewoners en organisaties ervaren de gebruikers van de vaarwegen door het onderhoud ook hinder. Door verschillende soorten gebruikers van de vaarweg tijdig te betrekken en te informeren, kan hinder en bijvoorbeeld economische schade beperkt worden. Voor de beroepsvaart is de Oude Rijn een belangrijke vaarweg, om de hinder voor deze groep te beperken zijn vaarwegmanagers van de provincie bij het project betrokken, en is er constante afstemming om alternatieve routes beschikbaar te houden voor de vaart. Voor enkele partijen, zoals Feedschip, zijn alternatieve routes niet mogelijk, in dergelijke situaties worden de partijen betrokken en kunnen ze een raadgevende rol hebben in de voorbereidingen van het project. De exacte hinder is afhankelijk van de methoden die gebruikt zullen worden om het onderhoud uit te voeren.

Vorbereidingsfase

In de voorbereidingsfase deel 1 wordt het stakeholdermanagement door de omgevingsmanager en de projectleider van de Provincie Zuid-Holland uitgevoerd, hier wordt het projectplan opgesteld en . De omgevingsmanager initieert gesprekken en is het aanspreekpunt voor de stakeholders die betrokken zijn, zoals gemeentes. In de voorbereidingsfase deel 2, wanneer het ingenieursbureau betrokken wordt, worden met de belangrijkste stakeholders, Hoogheemraadschap van Rijnland, gemeente Alphen aan den Rijn, gemeente Kaag en Braassem, Beroepsvaart verenigingen (bijv. BLN Schuttevaer), ondernemersverenigingen en scheepswerven informerende en verkennende gesprekken gevoerd. De rol van het ingenieursbureau Een deel van de stakeholders dient vooral geïnformeerd te worden over de werkzaamheden die in de komende jaren worden uitgevoerd, maar anderen zijn van groot belang voor de planning van de uitvoering, omdat zij eigenaar of beheerder zijn. Ook kan grote economische schade (en daarmee schadeclaims) voorkomen worden door organisaties tijdig in de planning mee te nemen en, waar mogelijk wensen te honoreren. In de voorbereidingsfase zal een ingenieursbureau betrokken worden en een VO opgesteld worden, hier dienen de stakeholders meegenomen, het ingenieursbureau zal hier ook een belangrijke rol in hebben om samen met de projectleider en de omgevingsmanager te beoordelen of KES eisen in het (voorlopig) ontwerp en de planning opgenomen kunnen worden.

In de bouwfase wordt het omgevingsmanagement samen met het bouwteam vormgegeven. Dit vraagt ook vanuit de aannemer een omgevingsmanager (of vergelijkbare rol) om communicatie en stakeholdermanagement goed af te stemmen. Omgevingscommunicatie wordt door de omgevingsmanager van de provincie en de omgevingsmanager vanuit de opdrachtnemer bouwcommunicatie en omgevingscommunicatie (samen externe communicatie) dienen goed met elkaar afgestemd te worden en er dient afgestemd te worden hoe dit takenpakket verdeeld wordt.

2.2.3 Participatie/ Externe communicatie

Participatie

Vanuit de omgevingswet 2024 wordt er veel nadruk gelegd op het belang van participatie. Door verschillende vormen van participatie in te zetten kan er gebruik gemaakt worden van de kennis in de omgeving in een project kunnen problemen tijdig gespot en opgelost worden, zonder klachten. De technische aspecten van dit project en de scope zijn al in grote maten vastgesteld, maar de randvoorwaarden bieden nog ruimte voor input uit de omgeving, denk aan het ophalen van vragen en verwachtingen rondom omleidingen. Om invulling te geven aan participatie kan er met omgevings-

/regiomanagers van de gemeentes geschakeld worden. Vormen van participatie kunnen in het omgevingsmanagement plan worden teruggevonden.

Communicatie

De externe communicatie wordt uitgevoerd door een communicatieadviseur. Deze wordt aangestuurd door de projectleider en/of de omgevingsmanager. De communicatieadviseur wordt bij het project betrokken wanneer de aanbesteding voor de aannemer start. Dan bepalen communicatieadviseur, projectleider en omgevingsmanager samen wanneer de eerste communicatie-activiteiten nodig zijn en wanneer het communicatieplan wordt opgeleverd.

Voor de externe communicatie rond het groot onderhoud van de verschillende bruggen hanteren we de volgende strategische uitgangspunten.

- We communiceren tijdig, eerlijk en helder en voor de doelgroep adequaat (wie, wat, waar, waarom, wanneer, hoe). Hoe meer impact de werkzaamheden hebben, des te persoonlijker wordt de communicatie. Als planningen of uitvoering wijzigt van de tevoren uitgevoerde communicatie, dienen we hier tijdig op in te spelen en duidelijk in beeld te hebben wat de verwachting is van de omgeving. Als de verwachtingen en de realiteit van elkaar afwijken, dienen we hier over te communiceren.
- We stemmen de communicatie van de betrokken overheden met elkaar af.
- We zijn vindbaar, benaderbaar en interactief. We zorgen ervoor dat mensen weten waar ze moeten zijn met vragen en/of klachten. Vragen worden tijdig beantwoord. Denk hierbij aan een projectpagina op de website van de provincie (en verwijzingen hierna door de gemeentes), aankondigingsborden met duidelijke verwijzingen naar verdere informatiepunten.
- Als secundaire boodschap profileren we de provincie Zuid-Holland: slimmer, schoner, sterker.
- We borduren voort op de succesvol gebleken communicatie-inspanningen.

Communicatie per kunstwerk

Elke omgeving is anders. Daarom werken we met een apart, beknopt communicatieplan voor elk kunstwerk. Dit plan wordt steeds opgesteld door de communicatieadviseur in samenwerking met de omgevingsmanager en projectleider. In het plan worden in ieder geval de volgende punten opgenomen:

- Korte inleiding
- Overzicht van de projectteamleden die betrokken zijn bij de communicatie
- Overzicht van de uit te voeren werkzaamheden, inclusief planning en belangrijke mijlpalen
- Beschrijving van de impact van de werkzaamheden op de omgeving
- Overzicht van andere projecten of evenementen in de omgeving
- Communicatie-actieplan, inclusief doelgroepen, communicatiedoelstellingen, strategie, kernboodschap, risico's en een media- en doelgroepenmatrix
- Actieplan waarin de communicatie-inzet is gekoppeld aan de projectplanning Het plan geldt steeds als basis voor de communicatie-aanpak. Gedurende het project kan het plan worden aangescherpt op basis van wijzigingen in het project en/of voortschrijdend inzicht.

2.2.4 Omgeving tijdens de uitvoering

Per brug zal worden gekeken of de focus moet liggen op het zoveel mogelijk beperken van de overlast voor het weg- of het vaarwegverkeer. Het is bijvoorbeeld denkbaar dat een fietsbrug tijdens de ombouw voor de scheepvaart open blijft staan. Dit geeft voor fietsverkeer hinder maar dat kan wellicht worden opgevangen door naastliggende bruggen. Deze keuzen zullen in nauw overleg met de wegbeheerders worden gemaakt. De wegbeheerders van de betreffende gemeenten zijn in die gevallen bepalende factoren bij het vaststellen van stremmingen en omleidingen. De verkeersmanagers en vaarwegmanagers dienen tijdig in het projectteam overleggen betrokken te worden, bij voorkeur al voor het opstellen van de uitvraag voor de aannemers en ingenieursbureaus, dit om belangrijke werkzaamheden en afzettingen tijdig in beeld te krijgen. De provinciale verkeersmanager neemt de overeengekomen stremmingen op in Melvin.

De visie op het vaarwegverkeersmanagement, met name tijdelijke verkeersmaatregelen, stoelt op de thema's Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid & Communicatie. Dit alles staat uitgeschreven in de Richtlijn Tijdelijke Verkeersmaatregelen wegen en vaarwegen.

Het uitgangspunt is dat de uitvoering met zo min mogelijk overlast en voldoende bereikbaarheid wordt gedaan (doch met proportionele kosten voor verkeersmaatregelen) en dat hierover tijdig informatie wordt gegeven via meerdere kanalen – schriftelijk, digitaal op websites en sociale media.

De verkeers- en vaarwegmanager wordt in de voorbereidende fase actief betrokken om indien nodig fasering van de deelprojecten te bepalen, als gevolg van onder meer stakeholders, beschikbaarheid van de vaarweg, ecologie en conditionering. De verkeersmanager adviseert over de eisen aan afsluitingen en omleidingen (routes) gedurende zowel de voorbereidende fase als de uitvoeringsfase, toetst de opgestelde verkeersplannen en stemt deze af met de externe stakeholders (overige wegbeheerders, hulpdiensten, openbaar vervoer).

In het omgevingsadvies/-eisenrapport staat een vertaling van opgehaalde belangen van stakeholders naar eisen, randvoorwaarden of aandachtspunten en of ze wel/niet verwerkt worden in de contractstukken en deze goed overdraagbaar zijn richting ontwerp en uitvoering.

De verkeersmanagers van de provincie (voor weg en vaarweg) worden betrokken bij het bepalen van de fasering tijdens de uitvoering en de uitvoeringsperiode(s).

2.3 Contract

Ingenieursbureau

Het ingenieursbureau wordt gecontracteerd via de Raamovereenkomst Ingenieursdiensten perceel 2 (beweegbare kunstwerken). Afgesproken is dat de projecten worden verdeeld onder de 4 bureaus. Er is daarom geen mini-competitie nodig. Voor T6 zal Haskoning het Ingenieursbureau zijn.

Bouwteampartner

Voor planmatig onderhoudsprojecten voor beweegbare kunstwerken is de standaard werkwijze een twee-fasen-contract, waarbij de ontwerp- en realisatiefase van elkaar worden gescheiden. Dit gebeurt via een bouwteamconstructie, waarin opdrachtgever, opdrachtnemer en Ingenieursbureau intensief samenwerken. We zullen gebruik maken van de DG2025 bouwteamovereenkomst van PZH. Hierin zijn een aantal aanpassingen gedaan ten opzichte van de standaard DG2025 overeenkomst.

De aanbesteding van de realisatie zal naar verwachting middels een niet-openbare Europese procedure (met voorselectie) plaatsvinden, waarbij maximaal 5 partijen worden geselecteerd om een aanbieding te mogen doen. Deze aanbesteding zal relatief snel na de opdracht aan het Ingenieursbureau worden georganiseerd, omdat het de bedoeling is om in bouwteamverband het uitvoeringsontwerp verder vorm te geven. Het betreft hier de aanbesteding van een tweefasencontract, waarbij het de intentie is om de uitvoering te gunnen aan dezelfde partij die heeft meegewerkt aan het vervolmaken van het uitvoeringsontwerp. Hierbij is het van belang dat het taakstellend budget niet wordt overschreden.

Overig

Indien er andere partijen gecontracteerd dienen te worden, zal dit gebeuren binnen de provinciale inkoopkaders. Voorbeeld is het mogelijk inzetten van een communicatiebureau via de daarvoor geldende raamovereenkomst.

2.4 Overdracht naar beheerorganisatie

Domein Uitvoering is verantwoordelijk voor het dagelijks beheer en onderhoud van de beweegbare kunstwerken. In de realisatieovereenkomst zal conform gemaakte afspraken twee jaar onderhoud mee gecontracteerd worden.

Overdracht van een of meerdere kunstwerken vanuit het Planmatig Onderhoud geschiedt indien het kunstwerk voldoet aan de betrouwbaarheidseisen zoals beschreven in het FTPvE/ eisenbibliotheek. Daarnaast dient betrouwbaarheid, veilig gebruik en (veilige) onderhoudbaarheid te worden aangetoond, zodat de beheerorganisatie het beweegbare kunstwerk zonder voorbehoud kan accepteren. Hiertoe dienen de nodige stukken te worden opgeleverd conform het FTPvE/ eisenbibliotheek/ FPD.

Na ingebruikname en oplevering is er een nul-opname vanuit het DBO-team. Wanneer er geen noemenswaardige restpunten zijn, wordt het object overgedragen, samen met het resterende budget voor de beheer- en onderhoudsperiode van 2 jaar. De opdrachtnemer blijft deze 2 jaar verantwoordelijk voor het onderhoud, storingsafhandeling en installatieverantwoordelijkheid, begeleid door asset beheer vanuit PZH.

3 Organisatie

3.1 Projectorganisatie

Interne projectorganisatie PZH:

Ambtelijk opdrachtgever
Projectleider (AON)
Technisch manager
Assistent-Projectleider
Projectmedewerker
Omgevingsmanager
Planner
Financieel project beheerser
Risicoadviseur
Verkeersmanagement wegen
Verkeersmanagement vaarwegen
Inkoopadviseur
Integraal technisch adviseur

3.2 Overlegstructuur

Overleg	Frequentie	Deelnemers	Opmerking
Weekly (½ uur)	Wekelijks	Projectteamleden	
IPM-overleg	Tweewekelijks	IPM leden	
Omgevingsoverleg	Tweewekelijks	OM OG OM ON OM Alphen aan de Rijn	
Kernteamoverleg	Wekelijks	PM OG en ON CM (1x) OM (1x) TM (1x) MPB (1x)	Na start bouwteam
Technisch overleg	Wekelijks	TM OG en ON Integraal technisch adviseur Eventueel specialisten	Na start bouwteam
Stuurgroep	Maandelijks	PM OG en ON Directie ON AOG OG	Na start bouwteam
Voortgangsoverleg met Ambtelijk opdrachtgever	Maandelijks	AOG AON	

Escalatie

Binnen bouwteam

- 1e escalatielijijn: Kernteam (projectmanagers)
- 2e escalatielijijn: Stuurgroep (AOG + directeur aannemer)
- 3e escalatielijijn: Directeur domein Uitvoering

Met gemeente Alphen:

- 1e escalatielijijn: Projectmanagers
- 2e escalatielijijn: AOG en Regisseur Openbare Ruimte Alphen aan den Rijn
- 3e escalatielijijn: Gedeputeerde en Wethouder

3.3 Rapportageafspraken

Het proces 2.1 Rapporteren uit PO&U met betrekking tot de rapportage aan de opdrachtgever wordt gevolgd.

Voortgangsoverleg

Aan de opdrachtgever wordt gerapporteerd in het voortgangsoverleg op vaste momenten via de VGR (voortgangsrapportage). Dat is 3 x per jaar.

Ontwerppresentaties

Het voorlopig ontwerp (VO) en definitief ontwerp (DO) wordt gepresenteerd aan de opdrachtgever, de asset coördinator en (indien relevant) de gemeente Alphen aan den Rijn. Daarnaast vindt er een beslismoment plaats met de adviseurs waarbij het projectteam toestemming krijgt om vanuit het VO door te gaan met het DO.

Evaluatie

Na uitvoering van het planmatig onderhoud wordt er een evaluatiesessie gehouden met de aannemer, ingenieursbureau en relevante projectteamleden, waaronder in elk geval de projectleider, projectassistent, omgevingsmanager en indien relevant de verkeersmanager, DBO, adviseur vaarwegen. Intern wordt er een "Lessons Learned" presentatie gehouden en een evaluatierapport opgeleverd.

De evaluatie vindt plaats conform de vastgestelde richtlijnen in het PO&U2.

3.4 Interne communicatie

Er is geen specifieke interne communicatie voorzien.

4 Projectbeheersing

4.1 Financiën

4.1.1 Kostenraming

Er is per brug een SSK-raming opgesteld in de verkenningfase. Op basis van de SSK-raming is per brug een budget bepaald. In onderstaande tabel zijn de afgeronde bedragen opgenomen. De bedragen voor de bruggen van Alphen zijn inclusief risicoreservering. Voor de bruggen van PZH is een aparte risicoreservering opgenomen.

Brug	SSK-bedrag (€)	Link naar raming
Tolbrug Leimuiden	1.000.000	
Woubrugsebrug	4.950.000	31A14 Woubrugsebrug - OneDrive
's-Molenaarsbrug	4.950.000	31C32 's-Molenaarsbrug - OneDrive
Dr. Albert Schweitzerbrug	5.000.000	EVW062301i-PZH-ASB-FIN-SSK40% V0.9.xlsx
Koningin Julianabrug	3.300.000	31C106 K. Julianabrug - OneDrive
Alphensebrug	2.550.000	EVW062301i-PZH-ALP-FIN-SSK40% V0.9.xlsx
Swaenswijkbrug	3.300.000	31C101 Swaenswijkbrug - OneDrive
Ziendebrug	2.500.000	
Risicoreservering bruggen PZH	3.500.000	

4.1.2 Financieringsbronnen/ financiële dekking

Het totale projectbudget is € 31.050.000. Voor de gemeente Alphen aan den Rijn is € 14.100.000 beschikbaar en voor de Provincie Zuid Holland is dat € 16.950.000.

De uitvoering staat gepland van 2028 tot 2030. Er is nog geen volgorde vastgesteld van welke brug wanneer wordt uitgevoerd. Vooralsnog wordt het volgende kasritme gehanteerd.

Jaar	Kasritme
2026	€ 350.000
2027	€ 2.800.000
2028	€ 13.000.000
2029	€ 13.000.000
2030	€ 1.900.000
Totaal	€ 31.050.000

4.1.3 Budgetbeheersing

Budgetbeheersing vindt plaats conform PO&U. Aandachtspunt is de verrekening met Alphen aan den Rijn.

De projectleider verzamelt informatie voor het opstellen van een prognose eindstand. Deze informatie omvat tenminste de basisraming (baseline), gerealiseerde kosten en aangegane verplichtingen.

Op basis van de verzamelde informatie wordt een financiële prognose eindstand opgesteld.

De projectbeheerser toetst of het totaalbudget toereikend is op basis van het beschikbare totaalbudget, de prognose eindstand en de risicoreservering en geeft een advies hoe met eventuele knelpunten kan worden omgegaan.

De projectleider bepaalt of de prognose eindstand akkoord is. In de volgende gevallen kan een projectleider besluiten om een budgetmutatie:

- Het budget in jaarschijf x is onvoldoende, maar het totaalbudget is wel voldoende. In dit geval is een budgetmutatie tussen jaarschijven nodig.
- Op kostenpostenniveau zijn er over- cq. onderschrijdingen, maar het totaalbudget is wel voldoende. In dit geval is een budgetmutatie tussen kostenposten nodig, bijvoorbeeld tussen de risicoreservering en uitvoeringskosten.

Indien het totaalbudget ontoereikend is, dient extra budget aangevraagd te worden, wat betekent dat een scopewijziging nodig is.

4.1.4 Belastingen

Om de BTW goed te kunnen verrekenen, zal de aannemer aparte facturen sturen voor de werkzaamheden van Alphen aan den Rijn en PZH. De btw op facturen Alphen kan PZH op onze aangifte verrekenen en weer met btw aan Alphen factureren. Onze eigen btw kunnen wij compenseren bij het BTW compensatiefonds, zoals gemeente Alphen aan den Rijn dat kan voor haar investeringen. Er zijn 2 aparte deelproductnummers aangemaakt, 1 voor bruggen Alphen en 1 voor de bruggen PZH.

De overige kosten gemaakt door gecontracteerde externe partijen (engineering, communicatie etc.) zal naar rato van het totaal worden verdeeld tussen PZH en Alphen. Dit zal ook voor de BTW gelden.

Gemeente Alphen aan den Rijn vergoedt aan provincie Zuid-Holland een bedrag van € 144.750,00 excl. BTW ter dekking van de interne provinciale kosten.

4.2 Planning

4.2.1 Planning en mijlpalen

Voor dit projectplan is een algemene projectplanning opgesteld om een realistische doorlooptijd te kunnen weergeven voor het project. De planning is gebaseerd op de bestuurlijke mijlpalen zoals hieronder weergegeven.

Overzicht bestuurlijke mijlpalen:

Machtiging tot aanbesteden	Q2 2026
Gunning bouwteampartner	Januari 2027
Start ontwerpfase bouwteam	Q2 2027
Realisatiebesluit	December 2027
Start realisatie	Januari 2028
Project opgeleverd/opleveringsbesluit	02-07-2030

De uitgangspunten voor deze mijlpalen zijn:

- Tijdens de opstart van het bouwteam wordt de realisatieplanning opgesteld. De huidige planning gaat uit van:
 - het per brug volledig uitwerken van het ontwerp en aansluitend starten met de realisatie;
 - het direct beginnen met het voorlopig ontwerp (VO) van de volgende brug zodra het VO van de voorgaande brug gereed is.
- De daadwerkelijke volgorde van de planning ligt bij de aannemer en wordt bepaald in de bouwteamfase.
- Onderzoeken moeten nog geïnventariseerd worden.
- In de planning is rekening gehouden met het toevoegen van twee bruggen aan de eerste scope, dus in totaal acht bruggen.
- De samenwerkingsovereenkomst wordt in het eerste kwartaal 2026 getekend met gemeente Alphen aan den Rijn
- Na vaststellen van het projectplan wordt de planning in meer detail opgesteld en beheerd in Primavera P6. Voor dit project wordt deterministisch gepland en op procedures en mijlpalen worden buffers gehanteerd.

4.2.2 Planningsmanagement

Het planningsproces wordt vormgegeven conform PO&U - proces 2.4 Planning. Daarnaast kan verwezen worden naar het Handboek KCIP. Een belangrijk element voor een goede planning is dat deze volledig en omvattend is. Hiervoor zullen er tijdens het project challenge gesprekken worden afgenomen bij de belangrijkste rolhouders om inzicht te krijgen in hun werkzaamheden en deze in de planning te plaatsen. Vanuit het risicodossier zullen de belangrijkste onderdelen worden opgenomen in de planning. De planning wordt drie keer per jaar gerapporteerd in de VGR. De opgestelde planning wordt geborgd in het projectteam overleg waar deze besproken wordt.

Wanneer het ingenieursbureau, en later de aannemer aanhaken, zal het opstellen, monitoren en bijwerken van de planning door hen plaatsvinden. De adviseur planningsmanagement blijft de interne (bestuurlijke) mijlpalen bewaken en daarnaast een toetsende rol aannemen.

4.3 Kwaliteit

Kwaliteitsmanagement is een breed begrip. Binnen projectbeheersing wordt de focus dan ook gelegd op de interne kwaliteitsborging van projecten. Kwaliteitsmanagement omvat het wijzigingenbeheer, het de kwaliteitsborging en evaluaties.

4.3.1 Scopemanagement

Conform PO&U.

4.3.2 Kwaliteitsborging

Er wordt verondersteld dat het maatregelpakket compleet en definitief is. Hier vindt, in het kader van het 4-ogenprincipe, nog wel een eenmalige toets op plaats door het ingenieursbureau.

In de bouwteamfase wordt kwaliteitsborging voornamelijk verkregen doordat experts van aannemer, ingenieursbureau en provincie betrokken zijn bij het opstellen van de ontwerpen. Tijdens de realisatiefase zal kwaliteitsborging worden verzorgd middels het aanstellen van directievoering.

4.3.3 Evaluatie

Conform PO&U zal rond elke belangrijke (bestuurlijke) projectmijlpaal een evaluatie plaatsvinden. Aan het einde van het project zal een compleet projectevaluatie dossier worden opgesteld.

4.4 Risico's

Het proces risicomanagement is een cyclisch proces dat bestaat uit het bepalen van het doel, het identificeren en analyseren van risico's en kansen, het bepalen van mogelijke beheersmaatregelen, het uitvoeren van beheersmaatregelen, het communiceren over risico's, het monitoren en evalueren, het registreren en rapporteren.

De basis voor dit proces is vastgelegd in de 2025-KCIP-Werkwijzer Risicomanagement_1.1.pdf

4.4.1 Risicoanalyse

In de initiatieffase, de opdracht en een risicosessie met het projectteam zijn de volgende risico's geïnterpreteerd;

- Gemeente Alphen aan de Rijn (eigenaar van meerdere bruggen) komt met aanvullende eisen.
- Gemeente Alphen heeft onvoldoende financiële middelen om het onderhoud te bekostigen.
- In de gemeente Alphen zijn aanbruggen niet bereikbaar voor werkzaamheden, deze liggen vrijwel tegen de woningen aan.
- Veel discussie over de constructieve veiligheid in Bouwteam.
- Vertraging, herontwerp en hogere kosten vanwege gewijzigde uitgangspunten.
- Beroep op schade door het langdurig niet bereikbaar zijn van winkels en andere ondernemingen.

Link naar huidig risicodossier: 24-11-2025 2025-EVW06231UF-PO BKW T6-risicodossier.xlsx

4.4.2 Risicomanagement

Het risicomanagement vindt in principe plaats volgens het proces 2.5 PO&U Risicomanagement.png Het identificeren van risico's gebeurt primair door het houden van risicosessies, het voeren van

(challenge)gesprekken met teamleden, en het doorlopend actief herkennen en benoemen van mogelijke risico's door de risicoadviseur evenals de rest van het projectteam. Deze momenten worden ook gebruikt om de risico's te analyseren waarbij wordt gekeken of, en zo ja hoe, risico's het best beheerst kunnen worden. Nadat deze zijn opgesteld houdt de risicoadviseur in samenspraak met het team de voortgang op de risico's en maatregelen bij. De risicoadviseur faciliteert het risicomanagementproces, de AON is verantwoordelijk voor het risicodossier, IPM-leden zijn risico-eigenaren en de projectteamleden zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van de beheersmaatregelen.

Voor dit project is geen afwijkende risicotolerantie voor de impact categorieën vastgesteld. Conform PO&U worden de RISMAN-brillen gebruikt om uit verschillende perspectieven risico's te identificeren en later te thematiseren. In de basis wordt er gebruikgemaakt van het programma Risk-ID om het risicodossier bij te houden, naar de behoefte van het team kan (een deel van) het dossier op een andere methode inzichtelijk worden gemaakt. De frequentie van risicosessies en challengegesprekken vinden in overleg plaats op basis van de behoefte van het projectteam, de manager projectbeheersing, en de risicoadviseur.

Er wordt op enkele punten afgeweken van het PO&U - proces 2.5 Risicomanagement en het werkwijzer risicomanagement waarnaar hierin wordt verwezen. Zo worden voor de kans en impact categorieën andere schalen gebruikt, omdat deze beter aansluiten bij de risico's voor het project.

De aanpassingen t.o.v. de standaard kwantificering worden hieronder in het rood aangegeven.

Tabel 1: Kans

Waarde	Label	Legenda	Min %	Max%
0	0	Geen		
1	1	Heel laag	0	5
2	2	Laag	5	10
3	3	Middel	10	25
4	4	Hoog	25	50
5	5	Heel hoog	50	100

Tabel 2: Geld in Euro

Waarde	Label	Legenda	Min	Max
0	0	Geen	0	0
1	1	Heel laag	10K	50K
2	2	Laag	50K	150K
3	3	Middel	150K	400K
4	4	Hoog	400K	750K
5	5	Heel hoog	750K	1.50M

Tabel 3: Tijd

Waarde	Label	Legenda	Min (wk)	Max (wk)
0	0	Geen	0	0
1	1	Heel laag	1	2
2	2	Laag	2	4
3	3	Middel	4	12

4	4	Hoog	12	26
5	5	Heel hoog	26	52

Bij kansen die een concrete aanleiding hebben, ook wel het 'discovery perspective' genoemd, kunnen deze over het algemeen worden gemanaged via het vastgestelde risicomanagementproces waarbij de maatregelen juist gefocust zijn op het verhogen van de kans dat een kans zich voordoet en het vergroten van de impact die een kans heeft. Het identificeren van kansen zonder directe aanleiding, het 'creative perspective', vergt het actief opzoek gaan naar kansen. Dit vergt meer tijd en inzet van het projectteam. Net als voor het al dan niet kiezen voor het benutten van geïdentificeerde kansen geldt hier dat er een bewuste afweging moet worden gemaakt of de potentiële meerwaarde die kansen bieden opweegt tegen wat het vergt om deze kansen te benutten.

4.5 Informatie

In de basis wordt het informatiebeheer vormgegeven volgens de spelregels die zijn opgenomen in het documentmanagementplan van het Kenniscluster Integrale Projectbeheersing (KCIP). Hierin zijn spelregels opgenomen m.b.t. naamgevingconventies, documentenbibliotheek en versiebeheer. Dit houdt globaal in dat er gewerkt wordt (werkdOCUMENTEN t/m definitieve stukken) in de SharePoint omgeving en dat alle definitieve stukken in ieder geval bij elke faseovergang worden gearchiveerd naar de iDMS projectmap.

Ieder projectlid is zelf verantwoordelijk voor het juist registreren van zijn/haar eigen documenten. Het documentmanagementproces wordt gecoördineerd door de manager projectbeheersing en uitgevoerd door de projectondersteuner.

De projectmap kan hier worden gevonden: [link](#)

De direct betrokkenen van gemeente Alphen aan den Rijn krijgen toegang tot de (relevante) informatie in de projectmap.