



Gemeente Hillegom

Plan van aanpak herinrichting N208 - Fase 3



Opdrachtgever Gemeente Hillegom
Project **Herinrichting N208 - Fase 3**

Documentdatum 22-08-2012

Documentstatus DEFINITIEF

N208



Gemeente Hillegom

Plan van aanpak herinrichting N208 - Fase 3

Colofon

Opgesteld **SD+P Management en advies BV**

Drachmeweg 135
Postbus 299
2150 AG Nieuw-Vennep

T (0252) 688 220
F (0252) 688 020
E: bureau@sdenp.nl

Opsteller	R. van Dongen	Datum	Paraaf
Vrijgave	M. Heemstra	Datum	Paraaf

Opdrachtgever **Gemeente Hillegom**
Project **Herinrichting N208 - Fase 3**

Documentdatum 22-08-2012

Documentstatus DEFINITIEF

N208

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Projectomschrijving en uitgangspunten.....	2
2.1	Inleiding	2
2.2	Aanleiding	2
2.3	Doel en eindresultaat	3
2.4	Scope	4
2.5	Uitgangspunten	4
2.5.1	<i>Vastgestelde kaders</i>	<i>4</i>
2.5.2	<i>Materialisatie en wegprofielen</i>	<i>5</i>
2.5.3	<i>Beschikbare ruimte.....</i>	<i>5</i>
2.5.4	<i>Verkeerskundige uitgangspunten.....</i>	<i>5</i>
2.5.5	<i>Planningsuitgangspunt.....</i>	<i>6</i>
2.6	Financieel kader	7
2.7	Aanbestedingsvorm	7
2.8	Risico's	7
2.9	Vergunningen en procedures	8
2.10	Projectomgeving	9
3	Aanpak.....	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Projectfasering en planning	11
3.3	Definitiefase	12
3.4	Ontwerpfase: voorontwerp.....	12
3.4.1	<i>Resultaat</i>	<i>12</i>
3.4.2	<i>Ontwerp en onderzoeken</i>	<i>12</i>
3.4.3	<i>Participatie en besluitvorming</i>	<i>12</i>
3.5	Ontwerpfase: definitief ontwerp	13
3.5.1	<i>Resultaat</i>	<i>13</i>
3.5.2	<i>Ontwerp en onderzoeken</i>	<i>13</i>
3.5.3	<i>Participatie en besluitvorming</i>	<i>13</i>
3.6	Vorbereidingsfase.....	14
3.6.1	<i>Resultaat</i>	<i>14</i>
3.6.2	<i>Participatie en besluitvorming</i>	<i>14</i>
3.7	Uitvoeringsfase	14
3.7.1	<i>Resultaat</i>	<i>14</i>
3.7.2	<i>Participatie en besluitvorming</i>	<i>14</i>
3.8	Overdracht	14
4	Projectbeheersing.....	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Informatie.....	15
4.3	Communicatie en participatie	16
4.4	Organisatie.....	16
4.5	Tijd	18
4.6	Geld	18
4.7	Risico's	18



Datum **22-08-2012**
Onderwerp **Plan van aanpak herinrichting N208 - Fase 3**
Pagina **1**

1 Inleiding

Inhoud

Dit document beschrijft de uitgangspunten en de projectaanpak van het project 'Herinrichting N208 fase 3'. Fase 3 is het noordelijk deel van de N208 in de gemeente Hillegom.

Doel

Het doel van dit document is het beschrijven van de uitgangspunten, de projectaanpak en de projectbeheersing. Hiermee ontstaat een stevige basis voor het projectmatig werken en een leidend document voor het projectmanagement.

Leeswijzer

Na de inleiding worden in hoofdstuk 2 het project en de uitgangspunten beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de projectaanpak uiteen gezet. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 beschreven op welke wijze het project beheerst zal worden.

2 Projectomschrijving en uitgangspunten

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft het project N208 fase 3 en haar uitgangspunten.

2.2 Aanleiding

De N208 is belangrijkste wegverbinding in de Gemeente Hillegom. 85% van het verkeer naar en van Hillegom maakt er gebruik van. De Leidsestraat, de Van den Endelaan, de Weerensteinstraat en de Haarlemmerstraat vormen samen de N208. De weg is in eigendom en beheer bij de gemeente. Zowel de weg als het onderliggende riool hebben dringend onderhoud nodig. Daarnaast zorgt het vele verkeer voor opstoppingen en gevaarlijke situaties voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Een herinrichting van de weg is noodzakelijk voor een verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het onderhoud aan de weg en het riool en herinrichting van het wegprofiel worden aangepakt in één project.

In het HVVP (Hillegoms Verkeers en Vervoer Plan) is besloten om de herinrichting van de N208 gefaseerd aan te pakken. Onderscheid is gemaakt tussen een zuidelijk, midden en noordelijk deel van de N208. In het HVVP is de afweging gemaakt t.a.v. de uitvoering van de Maatregelen in het HVVP, die tot een bepaalde prioritering heeft geleid:

- Eerst het midden en zuidelijk deel herinrichten (fase 1 en 2)
- Over het noordelijk deel (fase 3) vindt later nadere besluitvorming plaats.

Na de voorbereidingsfasen is in april 2012 gestart met de uitvoering van fase 1 en 2. Het geïntegreerde contract (DC&M) voor deze fasen is gegund aan BAM Wegen BV. Dit document heeft betrekking op het noordelijk deel, de N208 fase 3. Na de vaststelling van de uitgangspunten en verlening van een voorbereidingskrediet kan de ontwerpfase voor fase 3 starten.



Datum **22-08-2012**
Onderwerp **Plan van aanpak herinrichting N208 - Fase 3**
Pagina **3**

In 2006 is op verzoek van de gemeenteraad de Kadernota N208 opgesteld. Daarbij zijn niet alleen de problemen rond de N208 in kaart gebracht, maar ook de doelstellingen die met een reconstructie worden nagestreefd. De doelstellingen uit de Kadernota zijn in 2007 verder uitgewerkt in de Startnotitie N208. Kernpunten zijn ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en doorstroming, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. Na de Kadernota en de Startnotitie is in 2008 de voorkeursvariant voor de reconstructie opgesteld. In het Variantendocument wordt onder meer uitgelegd tussen welke tegenstrijdige belangen een keuze gemaakt moest worden. De meningen van aanwonenden, transportorganisaties, ondernemers, deskundigen en allerlei belanghebbenden zijn in dit proces zorgvuldig meegewogen.

De beleidsmatige inbedding van het project heeft plaatsgehad in het Hillegoms Verkeer- en Vervoerplan (HVVP) dat op 10 september 2009 door de raad is vastgesteld. Hoofddoel van het HVVP is het optimaliseren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Hillegom. In het HVVP is een afweging gemaakt ten aanzien van de uitvoering van het maatregelenpakket HVVP. Op basis van criteria heeft de afweging geleid tot een prioritering van uitvoering, hetgeen voor de N208 betekent dat eerst fase 1 en fase 2 heringericht worden. De argumenten voor de volgorde van aanpak van midden en daarna zuidelijk deel liggen met name in het economisch belang van verbetering van bereikbaarheid van het centrum van Hillegom en in het belang van verkeersveiligheid en bereikbaarheid van het te ontwikkelen Fioretti College en Henri Dunantplein Zuid.

Door de gefaseerde besluitvorming over het noordelijk deel van de N208 (fase 3) is het mogelijk om nieuwe inzichten mee te nemen in de besluitvorming. Het betreft ondermeer de ervaringen met betrekking tot de aanpak van fase 1 en 2, maar ook nieuwe inzichten met betrekking tot de Duinpolderweg, het financieel kader, uitgangspunten en projectaanpak.

2.3 Doel en eindresultaat

Het project herinrichting N208 draagt bij aan het realiseren van visie en doelstellingen van de gemeente Hillegom. De hoofddoelstelling van het project is het uitvoeren van groot onderhoud aan de N208 en het onderliggende riool en het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers en de leefbaarheid langs de N208.

De gemeente Hillegom kent aan de N208 de volgende betekenis voor de Hillegomse samenleving toe:

- gelegenheid geven op een veilige manier aan het verkeer te kunnen deelnemen;
- een leefbaarheid bieden binnen aanvaardbare geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen;
- in samenhang met deze aspecten een optimale bereikbaarheid van bestemmingen langs de N208.

Het eindresultaat is een in gebruik zijnde N208, gedeelte fase 3 inclusief uitgevoerd groot onderhoud aan het riool en overdrachtdossier.



2.4 Scope

Het projectgebied herinrichting fase 3 is gelegen in de gemeente Hillegom en wordt aan de zuidzijde begrensd door de Maerten Trompstraat en aan de noordzijde door de gemeentegrens met de Gemeente Bloemendaal. Bij de herinrichting wordt tevens de riolering vervangen en waar mogelijk afgekoppeld. Het verleggen en vervangen van kabels en leidingen van nutsbedrijven behoort niet tot de scope van het project. De afstemming met deze partijen uiteraard wel. Vanuit het principe 'werk met werk maken' is het mogelijk dat op een later tijdstip aanpalende ontwikkelingen aan het projectgebied worden toegevoegd (bijv. rioolvervangning in de zijwegen).

2.5 Uitgangspunten

Het project N208 fase 3 wordt uitgevoerd conform de gehanteerde uitgangspunten bij fase 1 en 2. De bestuurlijke kaders zijn vastgelegd in ondermeer:

- Kadernota N208, d.d. 7 december 2006
- Startnotitie N208, d.d. 12 juli 2007
- Variantendocument N208, d.d. 10 september 2009
- Aanvullend krediet N208 fase 1 en 2, d.d. 20 juni 2011
- Initiatiefkrediet N208 fase 3, d.d. 5 juli 2012

2.5.1 Vastgestelde kaders

De gemeenteraad heeft op 7 december 2006 de kadernota N208 vastgesteld en daarmee een start gemaakt om de N208 her in te richten. In de Startnotitie N208, die door de raad op 12 juli 2007 is vastgesteld, zijn de kwalitatieve doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verwoord. De belangrijkste daarvan zijn:

- In het tracé zijn vier wegvakken te onderscheiden die ruimtelijk en verkeerskundig verschillen. Het ontwerp moet de karakteristieken van deze wegvakken volgen.
- De N208 ontsluit diverse wijken en buurten. De uitwisseling met de omgeving is daardoor groot. Die uitwisseling moet in het ontwerp tot uiting komen in parkeergelegenheid, fiets- en voetpaden en bereikbaarheid van de percelen.
- Het verkeerskundig ontwerp moet gebaseerd zijn op het principe van Duurzaam Veilig Verkeer. Dit betekent dat de daarvoor geldende landelijke richtlijnen zo veel mogelijk moeten worden gevolgd. Dit is in lijn met hetgeen in het Hillegoms Verkeers- en Vervoerplan (HVVP) als beleidslijn is vastgesteld.

- Daarnaast moet rekening worden gehouden met andere beleidslijnen van de gemeente Hillegom ten aanzien van groenvoorzieningen, riolering/waterhuishouding en wegbeheer.

De beleidsmatige inbedding van het project heeft plaatsgehad in het HVVP dat op 10 september 2009 door de raad is vastgesteld. Daarmee is tevens een besluit genomen om het Variantendocument N208 vast te stellen. In dit document zijn de doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, leefbaarheid, ruimtelijke inpassing en doorstroming vastgelegd en vertaald in een programma van eisen voor een inrichting die zoveel als mogelijk in overeenstemming is met de principes van een Duurzaam Veilige inrichting:

- rijbaanbreedte van 6.30m
- rijrichtingscheiding met behulp van markering
- maximumsnelheid 50 km/uur
- zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden met een breedte van 1.80m
- aantal parkeerplaatsen vergelijkbaar met het huidige niveau; de breedte van de parkeervakken 2,50m
- de laanstructuur vormgeven door bomen te combineren met parkeervakken
- waar mogelijk voetpaden in het dwarsprofiel

2.5.2 Materialisatie en wegprofielen

De bestuurlijk vastgestelde kaders zijn in fase 1 en 2 vertaald in het Definitieve Ontwerp (DO) dat door het college van B&W is vastgesteld. Het DO vormde de basis voor de aanvraag van het uitvoeringskrediet, de aanbesteding en uitvoering van fase 1 en 2. Voor consistentie in het wegbeeld en om de weg goed te kunnen beheren wordt gekozen voor dezelfde principeprofielen en materialisatie als in fase 1 en 2.

2.5.3 Beschikbare ruimte

Uitgangspunt voor de ontwerpgrens is de beschikbare ruimte die is bepaald aan de hand van de ruimte met een verkeersbestemming in de diverse bestemmingsplannen, gemeentelijk eigendom en feitelijk gebruik. Indien de weg (met name voetpad) nu al feitelijk op particulier eigendom ligt en de bestemming is verkeer, wordt dit beschouwd als beschikbare ruimte. Op basis van de kadastrale kaart is geconstateerd dat op een paar locaties de gemeente geen eigenaar is van gronden die nu in gebruik zijn als openbare weg. Omdat de gemeente voor deze delen van de openbare weg haar beheertaken in het verleden uitgevoerd heeft is dit naar verwachting geen belemmering. Voor de betreffende locaties zal dit tijdig worden uitgezocht. Specifiek aandachtspunt daarbij is een controle of de eigendomsgrenzen op de kadastrale kaart te plekke overeenkomen met de werkelijke eigendomsgrenzen zoals vastgesteld in de kadastrale veldwerken, bij de voorbereiding voor fase 1 en 2 is namelijk gebleken dat dit niet altijd het geval is.

2.5.4 Verkeerskundige uitgangspunten

De bestaande bushaltes op het fase 3 traject blijven in principe gehandhaafd en worden conform de eisen/richtlijnen van de provincie Zuid-Holland toegankelijk gemaakt voor mindervaliden en slechtzienden. De bushaltes worden zoveel mogelijk met voetpaden bereikbaar gemaakt. Het aantal noodzakelijk te realiseren parkeerplaatsen wordt bepaald aan de hand van het "Parkeeronderzoek Hillegom noord" van 30 maart 2012.

Kruising Pastoorlaan / Weerlaan

In afwijking van eerder vastgestelde uitgangspunten wordt de kruising Pastoorlaan/Weerlaan niet ontworpen als rotonde, maar als kruispunt met verkeerslichten. Hiermee ontstaat een "toekomstvaste" oplossing die rekening houdt met een toekomstige aansluiting van de Duinpolderweg.

Datum **22-08-2012**
Onderwerp **Plan van aanpak herinrichting N208 - Fase 3**
Pagina **6**

Het regionale verkeersmodel Holland-Rijnland (RVMK) geeft inzicht in de verkeersstromen zoals die worden verwacht in 2020, rekening houdend met ruimtelijke ontwikkelingen in Hillegom en de regio en met de groei van het autoverkeer. Op grond van deze gegevens moet worden geconstateerd dat de capaciteit van een enkelstrooks rotonde voor de kruising Pastoorslaan/Weerlaan in de situatie 2020 nog wel volstaat, maar in de jaren daarna (met de voorspelde verdere groei van het verkeer) wordt overschreden. Dit uit zich vooral in wachtrijen in de avondspitsperiode op de noordelijke tak van de rotonde. De groei van het vrachtverkeer op de aanliggende terreinen aan de Weerlaan en de Pastoorslaan dragen hieraan flink bij.

Hillegom heeft zich bestuurlijk uitgesproken voor de aanleg van de Duinpolderweg. Daarom is ook een berekening uitgevoerd waarbij de verkeerseffecten van deze weg voor Hillegom in beeld zijn gebracht. Hoewel de precieze ruimtelijke ligging van deze weg en ook de bijbehorende ruimtelijke groeimodellen nog niet zijn bepaald, is wel duidelijk dat de aansluiting van deze weg op de N208 een toename van het verkeer op deze route tot gevolg heeft. Op de Pastoorslaan is sprake van een bescheiden afname van verkeer en op de Weerlaan heffen de effecten van toename en afname elkaar ongeveer op.

De voorspelde groei van het vrachtverkeer ligt iets hoger dan die van het overige verkeer en juist het vrachtverkeer legt een relatief grote capaciteitsclaim op een rotonde. Bij de vormgeving van de rotonde (enkelstrooks, minimale afmetingen, fietsen in de voorrang) bedraagt de verhouding capaciteit/intensiteit in de situatie 2020 zonder Duinpolderweg al bijna 80% en met Duinpolderweg bijna 100%. De grenswaarde waarbinnen het verkeer zich nog redelijkerwijs zonder al te veel vertragingen kan afwikkelen is 80%.

Een kruising met verkeerslichten kan de groei van het verkeer wel aan, zij het dat de opstelstroken ten opzichte van de huidige situatie moeten worden uitgebreid (Pastoorslaan) en enigszins verlengd. Definitieve berekeningen rond de effecten van de Duinpolderweg zullen uitsluitsel geven in de mate waarin de huidige kruising moet worden aangepast. Eind 2012 zullen deze berekeningen beschikbaar zijn.

2.5.5 Planningsuitgangspunt

De uitvoering van de herinrichting is aansluitend aan de uitvoering van fase 1 en 2 om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Na vaststelling van de uitgangspunten en verlening van een voorbereidingskrediet kan de ontwerpfase starten. Een uitvoeringskrediet kan vervolgens in medio 2013 worden verleend. Aansluitend aan de uitvoering van fase 1 en 2 kan gestart worden met de voorbereidende werkzaamheden van de nutsbedrijven in fase 3 en de herinrichting daarna in 2014.



2.6 Financieel kader

Begroting

In de meerjarenbegroting is voor de N208 fase 3 een bedrag opgenomen van € 7.000.000,- (Beschrijving: HVVP, jaartal 2015). Dit bedrag wordt gedekt uit de beleidsvelden wegen en riolering, de algemene middelen en subsidies.

Kredieten

Op 5 juli 2012 heeft de gemeenteraad een krediet beschikbaar gesteld voor de initiatieffase van de N208 fase 3 van € 50.000,-. Aan de gemeenteraad wordt bij vaststelling van dit plan van aanpak door het college van B&W voorgesteld een voorbereidingskrediet voor de N208 fase 3 te verlenen van € 340.000,- (exclusief BTW) voor het uitvoeren van onderzoeken, opstellen van het ontwerpen en contractdocumenten inclusief de communicatie en participatie dit ten laste te brengen van het in de meerjarenbegroting opgenomen bedrag van € 7 miljoen voor de N208 fase 3. Bij de vaststelling van het Definitief Ontwerp voor fase 3 door het college van B&W zal aan de gemeenteraad worden gevraagd een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen. Daarbij zal een dekkingsvoorstel inclusief subsidies worden gedaan. Op basis hiervan kan de raad een besluit nemen om fase 3 daadwerkelijk uit te voeren. Verwacht wordt dat dit besluit in de zomer 2013 kan worden genomen.

Subsidies

Voor de uitvoering is door de provincie Zuid-Holland in het kader van het 'Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur' een bedrag toegezegd van 50% van de uitvoeringskosten met een maximum van € 1.945.000,-. Op 19 december 2011 is een incidentele subsidie verleend voor de reconstructie van fase 1 en fase 2. Het resterende bedrag (€ 649.000,-) is gereserveerd voor fase 3. In 2008 is door de provincie Zuid-Holland een Brede Doel Uitkering (BDU) subsidie verleend voor maatregelen op de N208 in het kader van Duurzaam Veilig. Bij de vaststelling van het bestedingsplan BDU 2008 is de bijdrage volgens de verdeelsleutel regionale BDU (36,75%) op maximaal €1.176.016,- bepaald. Onderzocht wordt of het project in aanmerking komt voor aanvullende subsidies voor de verbetering van fiets- en OV-voorzieningen.

Subsidieoverzicht

		Totaal subsidiebedrag	Deel Fase 1 en 2	Deel Fase 3
MPI	Incidentele subsidie	€ 1.945.000	€ 1.296.000	€ 649.000
BDU	Duurzaam Veilig	€ 1.176.016		

2.7 Aanbestedingsvorm

Voor fase 1 en 2 is besloten om het opstellen van het bestek, de uitvoering en het onderhoud gedurende vijftien jaar onder te brengen bij een marktpartij door middel van een Design, Construct en Maintenance contract. Nu dit contract in uitvoering is, kan de evaluatie van deze fasen gebruikt worden om na te gaan of dit ook voor fase 3 de geëigende vorm is. Uitgangspunt is dat de gemeente het proces tot en met het definitief ontwerp (DO) aanstuurt, zodat de participatie is geregeld voordat een marktpartij gecontracteerd wordt voor de uitvoering. Bij de vaststelling van het DO zal tevens een voorstel worden gedaan voor de wijze van contractering van fase 3.

2.8 Risico's

Bij de voorbereiding en uitvoering van fase 1 en 2 zijn een aantal problemen opgetreden, die voorkomen hadden kunnen worden indien in de voorbereiding vanaf het begin af aan meer aandacht was geweest voor risicobeheer. Verbetermogelijkheden liggen op de volgende punten:

- benodigde vergunningen en procedures (bijv. bestemmingsplanwijzigingen)
- benodigde onderzoeken tijdens ontwerpproces (bijv. vleermuisonderzoek)
- benodigde maatregelen kabels en leidingen (bijv. tijdig aanschrijven en controleren juistheid informatie nutsbedrijven)

De ervaringen in de voorbereiding en uitvoering van fase 1 en 2 zullen worden gebruikt om het risicobeheer bij de aanpak van fase 3 te verbeteren.

2.9 Vergunningen en procedures

Om het project N208 fase 3 te mogen uitvoeren, moet er een planologische basis zijn. Dit betekent dat de vigerende bestemmingsplannen ruimte moet bieden voor de herinrichting. Het tracé van de N208 fase 3 loopt door zes bestemmingsplannen. Door middel van een digitaal informatiesysteem is geïnventariseerd welke (on)mogelijkheden er zijn met betrekking tot deze bestemmingsplannen en wat de benodigde procedures zijn. Op basis van deze eerste analyse in deze fase lijkt het mogelijk om de gewenste herinrichting te realiseren binnen de vigerende bestemmingsplannen. Met name bij de kruisingen is de beschikbare planologische ruimte beperkt. In de ontwerpfasen zal blijken of de gewenste ruimte voldoende is en vastgehouden kan worden aan dit uitgangspunt.

In een aantal bestemmingsplannen zijn bepalingen opgenomen om de archeologische waarden die mogelijk in de grond aanwezig zijn te beschermen. Op grond van deze bepalingen is het noodzakelijk om een vergunning aan te vragen voor aanlegactiviteiten (graafwerkzaamheden). Uit de bij de aanvraag te overleggen gegevens dient te blijken dat als gevolg van de werkzaamheden geen archeologische waarden worden geschaad. Voor deze aanvraag is het noodzakelijk om over een archeologisch vooronderzoek voor het tracé te beschikken. In een aantal oudere bestemmingsplannen is de verplichting opgenomen om in het kader van de vergunningverlening de provinciaal archeoloog om advies te vragen. De provinciaal archeoloog zal daarom betrokken worden bij archeologische onderzoek voor het gehele tracé.



In het projectgebied kan flora- en fauna aanwezig zijn die mogelijk verstoord kan worden tijdens de aanleg- en gebruiksfase van de nieuwe weg. Door vroegtijdig een natuurtoets te doen, wordt meer duidelijkheid verkregen of dit het geval zal zijn en wat de beste manier is om hier mee om te gaan. Hierbij kan gedacht worden aan het vroegtijdig realiseren van mitigerende maatregelen of het aanpassen van het plan zodat het overtreden van verbodsbepalingen tijdig voorkomen kan worden. In het geval dit niet mogelijk is kan tijdig een ontheffing van de flora- en faunawet worden aangevraagd of op andere wijze worden voorkomen dat strijdigheid met de natuurwetgeving zal ontstaan. Bijzonder aandachtspunt is de aanwezigheid van diverse bomenrijen. De bomenrijen kunnen een functie hebben voor vleermuizen. Het onderzoek hiernaar heeft een lange doorlooptijd en het wordt aangeraden dit in een vroegtijdig stadium op te starten. Als duidelijk is of en welke bomenrijen een functie voor vleermuizen hebben kan hier in het ontwerp en of de uitvoeringswijze rekening mee worden gehouden, zodat strijdigheden met de flora- en faunawet voorkomen kunnen worden.

2.10 Projectomgeving

De herinrichting van de N208 doorkruist een groot gebied en heeft voor veel gebruikers, aanwonenden, bedrijven en instellingen, en andere belanghebbenden een betekenis. Door middel van een helder participatieproces zal met deze belanghebbenden in de projectomgeving worden gecommuniceerd. Hiermee worden de wensen en belangen van deze groepen op een passende wijze bij de planuitwerking betrokken.

Duinpolderweg, verbinding A4/N206

Nadat in 2004 besloten is om af te zien van de aanleg van een oost-westverbinding tussen de N205 en de N206, is door de gemeente Hillegom besloten om het groot onderhoud van de N208 niet langer uit te stellen en de verbetering van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit op lokaal niveau tot stand te brengen. De overheden in de Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer hebben in afgelopen periode echter alsnog besloten dat een verbindingsweg tussen de N206 en de A4 noodzakelijk is. Om verkeersknelpunten op te lossen blijkt een verbinding in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek het meest effectief. De realisatie van de beoogde Duinpolderweg wordt op zijn vroegst verwacht in de periode na 2020. Met de inpassing van deze verbindingsweg en de aansluiting op de N208 wordt daarom geen rekening gehouden. Bij het ontwerpen van de kruisingen wordt, waar mogelijk, wel rekening gehouden met de benodigde wegcapaciteit na realisatie van de Duinpolderweg. Hiermee wordt voorkomen dat de kruisingen na de mogelijke realisatie van de Duinpolderweg opnieuw moeten worden gereconstrueerd.

Op grond van recente gegevens is een berekening uitgevoerd waarbij de verkeerseffecten van deze weg voor Hillegom in beeld zijn gebracht. Hoewel de precieze ruimtelijke ligging van deze weg en ook de bijbehorende ruimtelijke groeimodellen nog niet zijn bepaald, is wel duidelijk dat de aansluiting van deze weg op de N208 een toename van het verkeer op deze route tot gevolg heeft. Op de Pastoorslaan is sprake van een bescheiden afname van verkeer en op de Weerlaan heffen de effecten van toename en afname elkaar ongeveer op. Op grond van bovenstaande gegevens is voorgesteld de uitgangpunten met betrekking tot de vormgeving van de kruising te wijzigen van een rotonde naar een kruising voorzien van verkeerslichten.

In de onderstaande tabel zijn de intensiteiten van de huidige situatie (2011) naast de situatie 2020 met en zonder Duinpolderweg weergegeven:

tak	Telling 2011	2020 zonder DPW	Groei in % t.o.v. 2011	2020 met DPW	Groei in % t.o.v. 2011	Groei in % zonder en met DPW
N208 noord	10.500	15.500	47	18.200	73	17
Weerlaan	7.300	9.200	26	9.300	27	1
N208 zuid	11.300	12.600	11	13.600	20	8
Pastoorlaan	3.600	5.400	50	5.000	39	-8
<i>totaal</i>	<i>32.700</i>	<i>42.700</i>	<i>30</i>	<i>46.100</i>	<i>41</i>	<i>8</i>

Intensiteiten (mvt/etmaal) op de kruising N208- Weerlaan-Pastoorlaan



De voorspelde groei van het vrachtverkeer ligt iets hoger dan die van het overige verkeer en juist het vrachtverkeer legt een relatief grote capaciteitsclaim op een rotonde. Bij de vormgeving van de rotonde (enkelstrooks, minimale afmetingen, fietsen in de voorrang) bedraagt de verhouding capaciteit/intensiteit in de situatie 2020 zonder Duinpolderweg al bijna 80% en met Duinpolderweg bijna 100%. De grenswaarde waarbinnen het verkeer zich nog redelijkerwijs zonder al te veel vertragingen kan afwikkelen is 80%.

Een kruising met verkeerslichten kan de groei van het verkeer wel aan, zij het dat de opstelstroken ten opzichte van de huidige situatie moeten worden uitgebreid (Pastoorlaan) en enigszins verlengd. Definitieve berekeningen rond de effecten van de Duinpolderweg zullen uitsluitsel geven in de mate waarin de huidige kruising moet worden aangepast. Eind 2012 zullen deze berekeningen beschikbaar zijn. Op grond van bovenstaande gegevens, die overigens pas recent beschikbaar zijn gekomen, wordt voorgesteld de uitgangpunten met betrekking tot de vormgeving van de kruising te wijzigen van een rotonde naar een kruising voorzien van verkeerslichten.

3 Aanpak

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de wijze waarop het project zal worden uitgevoerd vanaf start tot en met de overdracht aan de beheerder. Per projectfase wordt beschreven wat het resultaat is, welke activiteiten worden uitgevoerd, welke producten worden opgeleverd en welke beslismomenten er zijn. Iedere projectfase wordt afgerond met een besluit om de volgende projectfase wel of niet te starten. Daarvoor wordt, indien nodig, het projectplan geactualiseerd (bv. met betrekking tot scope, tijd, geld etc.)

3.2 Projectfasering en planning

De uitvoering van de herinrichting is aansluitend aan de uitvoering van fase 1 en 2 om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Tevens is dit efficiënt, omdat de huidige projectorganisatie reeds actief is. Op dit moment wordt verwacht dat de herinrichting N208 fase 1 en 2 in medio 2013 gereed is. Bij uitloop van de N208 fase 1 en 2 zal fase 3 later starten.

Fase	Globale planning
Initiatief /definitiefase	juni - september 2012
Fase: voorontwerp (VO)	oktober 2012 - maart 2013
Fase: definitief ontwerp (DO)	april 2013 - juli 2013
Vorbereidingsfase (contactdocumenten + aanbesteding)	augustus 2013 - jan 2014
Uitvoering	februari 2014 (nutsbedrijven vanaf medio 2013)
Overdracht	juni 2015

	JAN	FEB	MRT	APR	MEI	JUNI	JULI	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC
2012	-	-	-	-	-							
2013												
2014												
2015												

Gevraagde bestuurlijke besluiten	Bestuursorgaan	Planning
Vaststellen plan van aanpak	college van B&W	augustus 2012
Vaststellen uitgangspunten en verstrekken voorbereidingskrediet	gemeenteraad	september 2012
Vrijgeven VO voor participatie	college van B&W	oktober 2012
Vaststellen nota van beantwoording + vrijgave concept-DO voor informeren	college van B&W	maart 2013
Vaststellen DO	college van B&W	juli 2013
aanbestedingsvorm + vrijgeven uitvoeringskrediet	gemeenteraad	juli 2013

3.3 Definitiefase

Het resultaat van de definitiefase is beschreven in dit document.

3.4 Ontwerpfase: voorontwerp

3.4.1 Resultaat

In het Voorontwerp (VO) wordt de ligging van de heringerichte weg, parkeerplaatsen en uitritten en bomen aangegeven. De gekozen oplossingen bij kruisingen staan vast. De maatvoering van het ontwerp in hoogte en het platte vlak zijn bepaald. Het VO bevat een technisch deel en ontwerpverlichting met een ruimtelijk deel. In het VO word een raming van de kosten gemaakt.

3.4.2 Ontwerp en onderzoeken

Enkele onderzoeken die worden uitgevoerd in het kader van het voorlopig ontwerp:

- VO N208 Fase 3
- Nameten openbaar gebied
- Onderzoek ligging tracé kabels en leiding
- Inventarisatie plannen nutsbedrijven
- Kruispuntanalyses op basis van verkeersmodel Holland-Rijnland
- Onderzoek locatie bomen i.r.t. maatvoering parkeervakken
- VO Rioolplan (vervanging en afkoppelen)
- Archeologisch onderzoek in overleg met Provinciale archeoloog
- Flora & Faunaonderzoek
- Bomenonderzoek (VTA)
- Analyseren parkeeronderzoek (benodigde parkeerruimte)
- Kwaliteit bruggen (overleg HHS)
- Hoogtemeting
- Bodem (Volledig AP-onderzoek)
- Groenstructuur
- Water
- Archeologie
- Geluidsonderzoek (kruising Pastoorslaan en overige delen niet in de as gelegen)

3.4.3 Participatie en besluitvorming

Het college van B&W besluit over de vrijgave van het VO voor participatie. Aanwonenden en belanghebbenden worden in de gelegenheid gesteld te reageren op het voorlopig ontwerp. Hiervoor worden in twee sessies participatiebijeenkomsten georganiseerd. Één bijeenkomst voor het gedeelte Maerten Trompstraat tot Pastoorslaan en een bijeenkomst voor het overige deel tot de gemeentegrens. In de nota van beantwoording krijgen de aanwonenden en belanghebbenden een antwoord op hun reactie op het ontwerp.

3.5 Ontwerpfase: definitief ontwerp

3.5.1 Resultaat

Het Definitief Ontwerp (DO) is een nadere detaillering van het VO. Er is nu slechts sprake van één ontwerp dat zodanig gedetailleerd en definitief is uitgewerkt dat in de vervolgfase in principe geen besluiten meer nodig zijn over het ontwerp. Het DO bevat een inrichtingstekening, inclusief verwerking van reacties op het VO, dwarsdoorsneden en een specifieke uitwerking van de te gebruiken materialen en het verlichtingsplan

3.5.2 Ontwerp en onderzoeken

Naast het daadwerkelijk ontwerp zullen aanvullende onderzoeken worden uitgevoerd. In de DO-fase worden de benodigde vergunningen aangevraagd.

Ondermeer:

- Inrichtingsplan
- Bebodingsplan
- Openbare verlichtingsplan
- Beplantingsplan
- Afwateringsplan
- Matenplan
- Verleggingsplan projectgebonden kabels en leidingen
- Materialisering
- Ontwerp VRI's
- Dwarsprofielen
- Detailtekeningen
- Geactualiseerde kostenraming
- Vergunningaanvragen
- Evaluatie D&CM-contract en contracteringsplan
- uitvoeringsstrategie (bereikbaarheid/doorstroming tijdens de uitvoering)

3.5.3 Participatie en besluitvorming

Het college van B&W stellen in deze fase de nota van beantwoording vast en geven het concept-DO vrij om bewoners en belanghebbenden te informeren. Hiervoor wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd. Uiteindelijk wordt deze fase afgesloten met het vaststellen van het DO door het college van B&W en vrijgeven van het uitvoeringskrediet en keuze van de aanbestedingsvorm door de gemeenteraad. Aanwonenden en belanghebbenden kunnen inspreken tijdens de raadsavond.

3.6 Voorbereidingsfase

3.6.1 Resultaat

In deze fase worden de contractdocumenten opgesteld en wordt een marktpartij geselecteerd. Afhankelijk van de gekozen aanbestedingsvorm bestaan de contractdocumenten uit een vraagspecificatie bij een geïntegreerd contract of een RAW-bestek bij een traditionele aanbestedingsvorm. Met de contractdocumenten wordt de markt benaderd om het werk uit te voeren. In de voorbereidingsfase, maar in ieder geval voor de uitvoering wordt gestreefd dat alle noodzakelijkerwijs te verplaatsen kabels en leidingen verlegd zijn.

3.6.2 Participatie en besluitvorming

Doordat de nutsbedrijven reeds in uitvoering zijn, is in deze fase veel aandacht voor communicatie met en naar de aanwonenden en belanghebbenden. De nadruk ligt op het informeren over de uitvoering(swijze) en planning.

3.7 Uitvoeringsfase

3.7.1 Resultaat

In deze fase wordt het project uitgevoerd. Belangrijk is een beheerste uitvoering. Daarvoor wordt een directievoerder / 'coördinator uitvoering' en toezichthouder(s) aangesteld.

3.7.2 Participatie en besluitvorming

Essentieel is deze fase van het project is omgevingsmanagement en de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van het projectgebied. Communicatie speelt hierin een belangrijke rol.

3.8 Overdracht

Na oplevering van het project door de aannemer aan de projectorganisatie vindt overdracht aan de beheerder plaats. Het opleveringsdossier wordt afgeleverd.

4 Projectbeheersing

4.1 Inleiding

Het project is een voor de gemeente Hillegom qua omvang en complexiteit bovengemiddeld groot project. Het project wordt volgens een projectmatige werkwijze aangepakt. In dit hoofdstuk worden de beheersaspecten van de N208 fase 3 beschreven.

4.2 Informatie

Voortgangsrapportages

Iedere projectfase wordt afgerond met een besluit om de volgende projectfase wel of niet te starten. Door middel van beslisdocumenten (zie hoofdstuk 3) worden het college van B&W en de gemeenteraad geïnformeerd. Naast de fasedocumenten wordt de gemeenteraad geïnformeerd over de voortgang van het project door middel van projectkwartaalrapportages. Conform de informatievoorziening bij fase 1 en 2 wordt de stuurgroep bij ieder overleg (op afroep) door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd. Door middel van een wekelijks overleg tussen projectleider en ambtelijk opdrachtgever wordt de opdrachtgever geïnformeerd over de voortgang.

Digitale planvorming

De planvorming van infrastructuurprojecten verschuift van papier naar digitaal. Dat levert grote voordelen op in snelheid, kwaliteit en daarmee kostenbesparing. Projectinformatie staat nu nog vooral in rapporten, bestemmingsplannen en op kaarten. Bij de N208 fase 3 wordt voor het eerst gebruik gemaakt van een digitaal geografisch informatiesysteem (GIS). Hiermee wordt de projectinformatie digitaal toegankelijk, gecontroleerd en ontstaan mogelijkheden voor versnelling en kwaliteitsverbetering. De feitelijke winst zit in de digitale workshops waar op basis van alle beschikbare digitale informatie een integrale belangenafweging gemaakt kan worden. Bij de opstart van het project is het informatiesysteem gebruikt om de eigendomssituatie, gebruikersgrenzen en alle bestemmingsplannen in kaart te brengen. Op basis van deze analyse is de beschikbare ruimte voor het ontwerp bepaald. De ontwerpen in de vervolgfases kunnen door middel van het systeem steeds getoetst worden aan deze beschikbare ruimte. In de vervolgfases kan het digitale informatiesysteem ondermeer gebruikt worden als communicatiemiddel bij het participatietraject.

Archivering

De archivering van de het project wordt verzorgd door de projectassistent volgens de werkwijze projectmatig werken op basis van de volgende indeling:

- 1) Beheersing; o.a. opdrachten, financiën, planning, communicatie, risicoanalyse.
- 2) Voorbereiding; o.a. vergunningen, onderzoeken, schetsontwerp, aanbesteding, verslagen, Programma van Eisen.
- 3) Uitvoering; o.a. beheersingsstukken, bouwverslagen, weekrapporten, verkeersmaatregelen, klachten, materialen.

Het archiveren van correspondentie, mail, besluiten, vergunningen en voortgangsrapportage e.d. gebeurt zaakgericht in DECOS.

4.3 Communicatie en participatie

Communicatie en informatievoorziening is van wezenlijk belang voor het goede verloop van het project. De bewoners en ondernemers kijken met gemengde gevoelens naar de reconstructie. Enerzijds zijn zij blij dat verkeersknelpunten worden opgelost en de veiligheid wordt verbeterd, anderzijds volgen zij de planvorming kritisch op het gebied van bereikbaarheid, parkeerruimte, groen en geluidshinder. De betrokkenen worden op de hoogte gebracht via de speciale informatieve nieuwskranten, bewonersbrieven van uitvoerende partijen en de gemeentelijke website. Bewoners en belanghebbenden kunnen vragen stellen aan N208@Hillegom.nl. Met andere overheden (provincie, buurgemeente) wordt gedurende het ontwerptraject overleg gepleegd. Ontwerpen worden ter advisering aan de Werkgroep verkeer voorgelegd.

Aanwonenden en belanghebbenden worden in de gelegenheid gesteld te reageren op het door het college vrijgegeven voorlopig ontwerp. Hiervoor worden twee participatiebijeenkomsten georganiseerd. Één bijeenkomst voor het gedeelte Maerten Trompstraat tot Pastoorslaan en een bijeenkomst voor het overige deel tot de gemeentegrens. Op basis van de reacties wordt een Nota van beantwoording opgesteld. Eventuele wijzigingen op het ontwerp worden verwerkt in het concept Definitief ontwerp. Het concept DO en Nota van beantwoording worden na vrijgave door het college gepresenteerd aan aanwonenden en belanghebbenden (informerend). Het college van B&W stelt het DO vast. De gemeenteraad wordt gevraagd het uitvoeringskrediet ter beschikking te stellen (incl. aanbestedingsvorm). Aanwonenden en belanghebbenden kunnen maken van hun recht om in te spreken tijdens de raadsavond.

4.4 Organisatie

Het project wordt uitgevoerd door de huidige projectorganisatie N208. Hierdoor kan de kennis van en ervaringen met fase 1 en 2 worden ingebracht en de opdracht efficiënt worden uitgevoerd. De bestaande stuurgroep van fase 1 en 2 wordt voortgezet voor fase 3. Het project wordt uitgevoerd in opdracht van en onder verantwoordelijkheid van de programmaregisseur Helma Matthijssen. De programmaregisseur is budgethouder en is bevoegd om opdracht te verstrekken. Het project wordt uitgevoerd onder leiding van projectleider Meindert Heemstra. De projectleider is verantwoordelijk voor de integrale opdrachuitvoering binnen de vastgestelde kaders en is het eerste aanspreekpunt voor het project. Tevens is de projectleider verantwoordelijk voor de afstemming met de raakvlakken en projecten in de omgeving. De teamleiders Openbare Ruimte (John Koens) en Ruimtelijke Ontwikkeling (Pieter Bouman) besluiten over de inzet en inkoop van diverse producten en diensten ten behoeve van het project.

Overlegvormen

Voor het project N208 fase 3 wordt gebruik gemaakt van de bestaande overlegstructuur voor de N208 fase 1 en 2. Het project N208 kent twee vaste overleggen. Ten eerste een projectteamoverleg met een frequentie van één keer per maand. In dit overleg wordt de voortgang (inhoudelijk en beheeraspecten) besproken. Ten tweede een wekelijks opdrachtgeversoverleg tussen ambtelijk opdrachtgever en projectmanager. De verantwoording en strategische koersbepaling vindt plaats in de stuurgroep. Deze stuurgroep komt op afroep ongeveer twee à driemaandelijks bij elkaar.

Stuurgroep

Rol	Naam	Verantwoordelijkheid	Bevoegdheid
Bestuurlijk opdrachtgever	Jan van Griensven	Bestuurlijke besluitvorming	Bestuurlijke wijziging project
Ambtelijk opdrachtgever	Helma Matthijssen	Programmaregisseur, voorzitter stuurgroep	Goedkeuren van (tussen)resultaten en verstrekken opdrachten
Teamleider openbare ruimte	John Koens	Lijnverantwoordelijk m.b.t. inzet en kwaliteit projectmanagement, verkeersdeskundige, ondersteuning en toetsing civiele techniek, rioleringen en groen en inkoop onderzoeks- en ontwerpproducten	Besluiten over inzet en inkoop ten behoeve van het project
Teamleider ruimtelijke ontwikkeling	Pieter Bouman	Lijnverantwoordelijkheid voor inzet en kwaliteit vergunningverlening en ruimtelijke procedures	Besluiten over inzet en inkoop ten behoeve van het project

Het project wordt uitgevoerd door een beperkt projectteam. De projectsamenstelling zal gedurende het project wijzigen naar behoefte van de fase waarin het project zich bevindt. De projectteamleden zijn gemandateerd om binnen de in dit projectplan opgenomen kaders besluiten te nemen namens de organisatie/afdeling die zij vertegenwoordigen. Zij zijn verantwoordelijk voor de afstemming met en communicatie in hun organisatie. Indien nodig wordt het projectteam (tijdelijk) aangevuld met vakspecifieke adviseurs (bijv. bodem, stedenbouw). Gestart wordt met een projectteam, waarin de volgende personen zijn vertegenwoordigd:

Projectteam

Rol	Naam	Verantwoordelijkheid
Projectmanager	Meindert Heemstra	Dagelijkse leiding project, projectmanagement, contactmanagement bestuurlijke aanhechting. Binnen kaders van het project integraal verantwoordelijk
Assistent-projectmanager	Rob van Dongen	Assisteren projectmanagement, verzorgen dagelijkse externe en interne communicatie, begeleiding onderzoeken
Projectondersteuner	Jiska van Veen	beheer projectarchief, verslagleggen interne overleggen
Adviseur civiel	Henk Westra	Adviseren civiele techniek
Adviseur groen en riolering	Vincent Lommerse	Adviseren groen en riolering
Specialist vergunningen en procedures	Gijs Cornelisse	Begeleiden, adviseren vergunningaanvragen, bezwaren en beroepen, begeleiden onderzoeken
Informatiemanager	Bert van Dijk	Ontsluiten geografische informatie voor projectteam, opdrachtgever en stakeholders
Adviseur communicatie	Ester Oosterhuis	Adviseren intern en extern communicatiebeleid
Adviseur Verkeer	Dirk Kuijper	Adviseren verkeer
Adviseur Milieu	Sjoukje Eringa	Adviseren milieu
Adviseur Financiën	Marcel Meulendijks	Adviseren financiën

Datum **22-08-2012**
Onderwerp **Plan van aanpak herinrichting N208 - Fase 3**
Pagina 18

4.5 Tijd

Bij de start van iedere projectfase wordt een planning opgesteld voor de betreffende fase en wordt de planning voor het gehele project geactualiseerd. In de stuurgroep wordt de planning van het project besproken.

4.6 Geld

Door middel van een kostenraming worden de kosten in van het gehele project inzichtelijk gemaakt. De kostenraming is opgenomen in dit document. Het totale budget wordt verdeeld per fase en daarop wordt de voortgang bewaakt. Deze bewaking bestaat uit het bijhouden van budgetmutaties, aanvragen en beoordelen van offertes, verstrekken en vastleggen van opdrachten, beoordelen en betaalbaar stellen van facturen en vastleggen van het eindresultaat. Door middel van voortgangsrapportages aan de stuurgroep naar analogie van fase 1 en 2 worden de uitgaven verantwoord.

Kostenbeheersing vindt plaats aan de hand van de budgetten zoals opgenomen in de kostenraming. Gemonitord wordt welke verplichtingen zijn aangegaan en wat de financiële voortgang is in relatie tot de voortgang van producten, diensten en uitgevoerd werk. Tevens wordt een financiële prognose tot einde project bijgehouden. Deze informatie geeft helder inzicht in de financiële status en biedt mogelijk om tijdig bij te sturen. Bij afronding van een projectfase vindt herijking van budgetten plaats.

4.7 Risico's

In het project wordt actief risicomanagement uitgevoerd op alle aspecten van het project. De ervaringen in de voorbereidingen en uitvoering van fase 1 en 2 zullen worden gebruikt om het risicobeheer bij de aanpak van fase 3 te verbeteren. Risico's voor het succesvol uitvoeren van het project worden tijdig inzichtelijk gemaakt en beheerst. Bij de start het project wordt een risicodossier aangelegd waarin de risico's worden vastgelegd. De risicobeheersing vindt plaats aan de hand van het risicodossier. Met risicomanagement wordt bewust omgegaan met te maken keuzes in het project (tijd, geld, kwaliteit).