

Aan : Raadsleden
Van : het college van B&W
Datum : woensdag 19 januari 2011
Ons kenmerk : BenO\MH\Z-09-02110\1.3 Intern\773
Onderwerp : stand van zaken N208

Geachte leden van de raad,

MEMO

Met dit memo willen wij u informeren over de stand van zaken en de voortgang van de Herinrichting N208 fase 1 (deel Hoofdstraat-zuid tot Maarten Trompstraat) en 2 (deel komgrens zuid tot Hoofdstraat-zuid). Het betreft de volgende onderwerpen: ontwerp en projectbegrenzing, overleg met bewoners, grondverwerving, milieueffecten, verkeersbesluiten, , planning en dekking en de start van de aanbestedingsprocedure. Tevens informeren wij u wanneer en over welke onderwerpen u van ons voorstellen ter besluitvorming kunt verwachten. In een apart vertrouwelijk memo informeren wij u over de financiën en de risico's

Ontwerp en projectbegrenzing

In het Variantendocument N208, dat op 10 september 2010 door uw raad is vastgesteld, 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 Duurzaam Veilige inrichting. Aan de hand van dit programma van eisen is een voorlopig ontwerp opgesteld waarop bewoners konden reageren. Gelijktijdig aan het inspraakproces zijn er aanvullende parkeeronderzoeken en landmeetkundige werkzaamheden uitgevoerd, hebben politie, brandweer en Veilig Verkeer Nederland geadviseerd en is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Daarnaast is met Connexxion overeenstemming bereikt over de ligging en spreiding van bushaltes. Op basis hiervan is het definitief ontwerp opgesteld.

Uw raad heeft tevens besloten om de kruising Leidsestraat-Hoofdstraat uit te voeren met verkeerslichten en niet als rotonde, omdat een rotonde onvoldoende capaciteit heeft en niet binnen de eigendomsgrenzen gerealiseerd kan worden. Uit nader onderzoek is echter gebleken dat ook met verkeerslichten het kruispunt Leidsestraat-Hoofdstraat niet zonder grondverwerving gerealiseerd kan worden. Het voorlopig ontwerp, dat bij de participatie is gebruikt, liet dit ook al zien maar gaf nog geen volledig uitsluitel op dit punt.

Omdat het vanuit verkeerskundig perspectief, maar ook vanuit landschappelijke inpassing een rotonde gewenst is, is nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid daarvan. Verkeerskundige berekeningen hebben aangetoond dat de bovengrens van de maximale capaciteit nagenoeg wordt bereikt. Volgens de richtlijnen kan toch worden gesproken over een robuuste oplossing, zoals dat ook het geval is bij een kruising met verkeerslichten. Zo spoedig mogelijk na afronding van het overleg met de direct aanwonenden (Margaretha-flat) zullen wij aan de raad hierover een nieuw besluit vragen.

Vanuit kostenefficiëncy wordt bij de herinrichting tevens de riolering vervangen. Hierdoor is de projectgrens verruimd met de Wilhelminalaan (vanaf de van de Endelaan tot aan de Langesloot) en de Weeresteinstraat (van Prinses Irenelaan tot aan de Maarten Trompstraat). In de Maarten Trompstraat zelf wordt het riool ook vervangen en is daarom tevens aan het project toegevoegd.

Het definitief ontwerp is ter toetsing bij de provincie Zuid-Holland neergelegd. Goedkeuring is van belang voor de definitieve toekenning van subsidie. Voor het noordelijk deel (fase 3) zijn nog geen ontwerpwerkzaamheden gestart. Wij verwachten hierover medio 2011 nadere besluitvorming.

Overleg met bewoners.

Bewoners konden reageren op het voorlopig ontwerp via interactieve inloopavonden. De belangrijkste inhoudelijke discussies betroffen de nut en noodzaak van de herinrichting, het aantal en bereikbaarheid van parkeerplaatsen, de kruispuntoplossingen met name bij de Singel en Hoofdstraat en de milieueffecten. Het overleg met bewoners heeft ertoe geleid dat er meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd, door o.a. het laten vervallen van de parallelstructuur. Bij de Singel is voorlopig afgezien van het instellen van eenrichtingsverkeer. Onderzocht wordt nog of alle parkeerplaatsen zonder grondverwerving aangelegd kunnen worden. Het ontwerpteam heeft het ontwerp verder uitgewerkt in een maatvast definitief ontwerp, waarover de bewoners in kennis zijn gesteld. In januari zijn er nog twee inloopavonden voor de aan het project toegevoegde wegdelen Wilhelminalaan en het noordelijke deel Weeresteinstraat.

Hiermee wordt het participatietraject afgesloten en ligt het accent op informeren. De betrokkenen worden regelmatig op de hoogte gehouden via de speciale nieuwskranten en de website www.n208hillegom.nl . Daarnaast wordt op ingezonden brieven en e-mails zo snel mogelijk gereageerd met brieven of een gesprek. Formele besluiten, zoals verkeersbesluiten, kapvergunningen zullen via de gebruikelijke kanalen worden gepubliceerd.

Grondverwerving

Voor de realisatie van de rotonde Hoofdstraat is grondverwerving noodzakelijk. Wij zijn hierover in gesprek met het bestuur van de Margaretha-flat. Afgesproken is dat binnenkort alle bewoners in een door het bestuur uitgeschreven vergadering over de consequenties daarvan worden geïnformeerd. Op basis daarvan kan een betere inschatting worden gemaakt over de haalbaarheid van minnelijke verwerving.

Ook voor de realisatie van parkeerplaatsen aan de zuid-westzijde van de kruising met de Singel is wellicht grondverwerving noodzakelijk. Dit wordt nog nader onderzocht omdat de eigenaar plannen heeft voor herontwikkeling zijn er mogelijkheden om tot overeenstemming te komen. Gezien de huidige situatie op de woningmarkt is herontwikkeling op korte termijn niet te verwachten.

In een door enkele bewoners aan de smalle Van den Endelaan aangespannen zaak is bij de Raad van State aangegeven dat de herinrichting over delen particuliere grond wordt uitgevoerd. Het huidig profiel van de weg en de formele eigendomsgrenzen komen aan de oostelijke zijde niet geheel overeen. De gemeente zal het huidige openbare profiel in de nieuwe situatie echter niet wijzigen.

Milieueffecten

Fijnstof

Onderzocht is of er ten gevolge van de herinrichting nadelige milieueffecten zullen zijn. De concentraties stikstofdioxide en fijn stof liggen nu al ver onder de maximaal toegestane concentraties van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Verbetering van de doorstroming en rotondes hebben bovendien globaal gezien een positieve invloed op de luchtkwaliteit. Het verkeerslicht bij de Singel vermindert ter plaatse de luchtkwaliteit enigszins, maar zal de maximale toegestane concentraties niet overschrijden. Het verkeerslicht zal bovendien zo worden ingesteld dat de doorstroming om de N208 prioriteit krijgt. Met de provincie zal worden overlegd of afstemming met het verkeerslicht bij de N207 kan bijdragen (toeritdosering) om filevorming bij het verkeerslicht Singel zoveel mogelijk te voorkomen..

Geluid

Er is een indicatief geluidsonderzoek uitgevoerd. Uitgegaan is van het toepassen van geluidreducerend asfalt tussen de kruisingen. Gebleken is dat bij de kruisingen Singel, Hoofdstraat en Wilhelminalaan op enkele punten sprake is van overschrijding van de geluidsnormen. Nader onderzoek op woningniveau is noodzakelijk om te kunnen

vaststellen of er sprake kan zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voor die woningen waar sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder moet het binnengeluidniveau in de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gewaarborgd worden. Deze waarden zijn in hoofdstuk 8b Wet geluidhinder vastgelegd.

De uitkomst van dit onderzoek zal zijn dat duidelijk is voor hoeveel woningen een aanpassing nodig is (bouwkundig en/of hogere waarde) en welke hogere waarden in dat geval verleend moeten worden. De hoogst toelaatbare gevelbelasting bij reconstructie van een weg is 63 dB.

Omdat de gemeente voor de N208 in Hillegom de wegbeheerder is, is het college van B&W bevoegd om hogere grenswaarden te verlenen.

In de regelgeving is niets vastgelegd over een eventuele koppeling van het reconstructiebesluit en het hogere waardenbesluit. Omdat de beide procedures heel nauw aan elkaar gekoppeld zijn, ligt het wel voor de hand om de besluiten procedureel aan elkaar te koppelen.

Verkeersbesluiten

Op grond van de Wegenverkeerswet zal de gemeente verkeersbesluiten moeten nemen, omdat verkeerstekens en -borden en het profiel ten gevolge van de herinrichting wijzigen. De te nemen verkeersbesluiten worden op grond van het definitief ontwerp voorbereid en binnenkort gepubliceerd.

Vergunningen

Waar noodzakelijk worden kapvergunningen aangevraagd. Op locaties waar grondverwerving noodzakelijk is, zal het bestemmingsplan gewijzigd moeten worden. Dit kan betekenen dat voor deze delen de herinrichting later zal plaatsvinden.

Aanbesteding

De aanbestedingsprocedure start op 1 februari 2011 start. De planning ziet er dan globaal als volgt uit:

- 1 februari 2011 start Europese openbare aanbesteding: selectiefase;
- 15 april 2011 einde selectiefase = start inschrijvingsfase met maximaal 5 aannemers
- Medio juni 2011 gunning aannemer
- Juli tot okt2011 voorbereidingen aannemer
- november 2011 start uitvoering
- januari 2013 oplevering/onderhoudstermijn
- mei 2013 start (groot) onderhoudstermijn
- mei 2028 einde (groot) onderhoudstermijn

Nu het definitieve ontwerp gereed is, kan worden aanbesteed. Wij hebben na intern vooronderzoek besloten om aan te besteden volgens de niet openbare Europese aanbestedingsprocedure van het Design, Build en Maintenance conform de Uniforme Aanbestedingsvoorwaarden voor geïntegreerde contractvormen (UAV-gc).

Na gunning dient de aannemer het definitief ontwerp uit te werken tot een technisch besteksontwerp, het werk uit te voeren en 15 jaar te onderhouden.

In de Europees openbare selectiefase dient de aannemer die mee wil doen in de inschrijvingsfase te voldoen aan een aantal minimale eisen. Indien er meer dan 5 aannemers geschikt zijn, wordt er geloot om op 5 aannemers uit te komen.

Met deze 5 aannemers wordt de inschrijvingfase gestart. De inschrijvingsdocumenten bestaan uit het definitieve ontwerp, de kwalitatieve eisen en eisen aan een door de aannemer op te stellen en te beoordelen doorstromings- en bereikbaarheids- en communicatieplan tijdens de uitvoering en de maximale aanneemsom. De economisch meest voordelige aanbieder op grond van een aantal criteria (EMVI) komt in aanmerking voor gunning.

De daadwerkelijke uitvoering kan starten eind 2011. Uitgangspunt is dat met fase 1 (deel Hoofdstraat-zuid tot Maarten Trompstraat) wordt gestart. Met de bouw van het Fioretti-college wordt rekening gehouden. Fase 2 (deel komgrens zuid tot Hoofdstraat-zuid) zal gelijktijdig of daarna starten, afhankelijk van het uitvoeringsplan van de aannemer. De uitvoering van fase 1 en 2 kan begin 2013 gereed zijn.

Informatie en projectplanning

Door ons besluit de aanbesteding nu te starten wordt voorkomen dat van de projectplanning moet worden afgeweken. Nadat bekend is of en welke geluidreducerende maatregelen worden genomen en, er meer inzicht is in de risico's en de aanbestedingsprocedure zullen wij u een kredietvoorstel voorleggen. Wij verwachten dat in mei 2011 te kunnen doen. Wij zullen u over het gunningadvies en het collegebesluit daarna separaat informeren.

Bij dit memo hoort ook een vertrouwelijk financieel deel dat u separaat wordt aangeboden. Wij zijn vanzelfsprekend graag bereid om een nadere mondelinge toelichting te geven.