



## Projectevaluatie N208

Februari 2015

Verspreiding: stuurgroep en gemeenteraad

Leden stuurgroep:

- Ivo ten Hagen
- Ger van Lierop
- Henk Goettsch
- Stephan van der Pols
- Roland Figaroa

**Auteur:** Henk Goettsch,  
ambtelijk opdrachtgever N208



## 1. Inleiding

Fase 1 en 2 van de vernieuwing van de N208 zijn door de aannemer opgeleverd aan de gemeente. Het project wordt nu afgerond. We grijpen dit moment aan om te toetsen of de oorspronkelijke uitgangspunten daadwerkelijk zijn gerealiseerd. Maar ook om de projectsturing en het projectverloop van de uitvoeringsfase te evalueren op de indicatoren tijd, geld, kwaliteit, juridisch proces, informatie en organisatie en omgevingsmanagement. Omdat deze evaluatie over de uitvoeringsfase gaat, bestrijkt zij de periode januari 2012 – januari 2015.

### De projectgeschiedenis tot april 2012

De herinrichting van de N208 begon met het door de raad vaststellen van de *Kadernota herinrichting N208* op 7 december 2006. In dit document staan de kwalitatieve doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid beschreven. Deze doelstellingen zijn in de *Startnotitie herinrichting N208* gekwantificeerd. De startnotitie is op 12 juli 2007 door de raad vastgesteld. Het *Variantendocument herinrichting N208* is op 10 september 2009 vastgesteld door de raad. De raad heeft hierin alle inspraakreacties van bewoners, transporteurs, weggebruikers, belangenverenigingen en andere participerende partijen meegenomen. In het variantendocument zijn de uiteindelijke ontwerpuitgangspunten vastgesteld die gebaseerd zijn op de doelstellingen uit de kadernota en de startnotitie. Aan deze ontwerpuitgangspunten wordt de uiteindelijk gerealiseerde nieuwe weg in paragraaf 4 dan ook getoetst.

## 2. De aanbesteding van het werk

De gemeente koos in de aanbesteding voor een innovatieve contractvorm: UAV-GC 2005 (Uniforme Administratieve Voorwaarden Geïntegreerde Contracten 2005). Dit paste binnen de gemeentelijke beleidslijn om een regiegemeente te zijn. Op 11 juli 2011 is de opdracht voor fase 1 en 2 van de reconstructie van de N208 op basis van een UAV-GC 2005 contract gegund aan BAM Wegen BV, regio West. Deze aannemer is daarna van start gegaan met de voorbereiding van het werk.

In de praktijk bleek deze contractvorm niet goed uit te pakken. De uitvoering in fase 1 bleek niet haalbaar te zijn met de ontwerpen voor de dwarsprofielen en de riolering, waardoor gemeente en aannemer terecht kwamen in de situatie dat aanpassingen hebben geleid tot een feitelijke contractwijziging (zie blz. 18 Doorlichting project reconstructie N208, BMC). Daardoor was in de praktijk geen sprake meer van een geïntegreerd contract maar meer van een regulier contract. Nadere toelichting is in de raadsvergadering van 11 juli 2013 gegeven.

### Conclusie

*De gekozen contractvorm bleek in de praktijk niet goed uit te pakken vanwege noodzakelijke ontwerpaanpassingen na het afsluiten van het contract.*



### 3. Tijd

Op 2 april 2012 startte de geselecteerde aannemer met de vernieuwing van fase 1 en 2. De planning was in eerste instantie om hier begin 2013 mee klaar te zijn. Redelijk snel na de start van de werkzaamheden werd dit verschoven naar medio 2013. De uiteindelijke uitvoering van de werkzaamheden duurde van 2 april 2012 tot en met september 2014.

Van begin januari 2013 tot begin juni 2013 lagen de werkzaamheden stil. Er bleek meer geld en tijd nodig te zijn om het werk af te maken. In deze periode werd de projectaanpak herzien en een extra kredietaanvraag bij de raad voorbereid. Op 11 juli 2013 stemde de raad in met het raadsvoorstel *Aanvullend krediet en voortzetting fase 1 en 2 N208 (nr. 4106)*. Door het beschikbaar stellen van een extra krediet van vier miljoen euro kon de uitvoering van fase 2 op 5 augustus 2013 starten.

Aan de uiteindelijke tijdsoverschrijding lag een aantal oorzaken ten grondslag: niet correcte ontwerp- en contractdocumenten, vertraging van de nutsbedrijven, lange procedures vergunningen en zienswijzen en als gevolg hiervan het stilleggen van het werk in de eerste helft van 2013. Het daarna weer moeten herzien van de planning en de manier van werken vanwege de veiligheid heeft ook enkele maanden vertraging gegeven.

#### Conclusie

*Het project is niet binnen de oorspronkelijk beoogde tijd gerealiseerd. Er was in de uitvoering een uitloop van ongeveer één jaar.*





#### 4. Geld

In het dekkingsplan bij het raadsvoorstel *Ontwerp HVVP (nr. 20081246 RV)*, behandeld op 13 november 2008, is het investeringsbedrag voor fase 1 en 2 van de vernieuwing van de N208 geraamd op € 7.381.000 met een marge van -25% tot +25%.

In de begrotingen van 2008 tot en met 2011 zijn door de raad verschillende budgetten voor de reconstructie van de N208 beschikbaar gesteld met een totale som van € 7.567.000,-.

Op 19 januari 2011 is de raad met een vertrouwelijk memo geïnformeerd over de te verwachten kosten van de realisatie van fase 1 en 2. Deze bedroegen toen € 11.700.000,-. Uiteindelijk zijn op basis van de aanneemsom van de geselecteerde aannemer (BAM Wegen BV, regio West) de totale projectkosten geraamd op € 9.061.600,-. Op 30 juni 2011 is het voorstel *Aanvraag aanvullend krediet realisatie herinrichting N208 fase 1 en 2 (nr. 2327)* behandeld door de raad; de raad stelde een extra krediet van € 1.694.600,- beschikbaar. Omdat een verwachte subsidie van € 200.000,- uiteindelijk niet toegekend werd, bracht dit het totale projectbudget op € 9.061.600,-.

Begin 2013 bleek dit niet voldoende te zijn. Door instemming met het raadsvoorstel *aanvullend krediet en voortzetting fase 1 en 2 N208 (nr. 4106)* werd een extra krediet verstrekt van € 4.000.000,-. Daarmee kwamen de totale gebudgetteerde projectkosten op € 13.061.600,-.

Aan de budgetoverschrijding van in eerste instantie € 4.000.000 liggen dezelfde oorzaken ten grondslag als bij de tijdsoverschrijding: niet correcte ontwerp- en contractdocumenten, vertraging van de nutsbedrijven, lange procedures vergunningen en zienswijzen en als gevolg hiervan het stilleggen van het werk in de eerste helft van 2013. Het daarna weer moeten herzien van de planning en de manier van werken vanwege de veiligheid heeft ook enkele maanden extra tijd gekost.

Recapitulerend zijn de tussen 2008 en juni 2013 gevraagde budgetten als volgt opgebouwd:

Dekkingsbron kredieten	bedrag	Percentage
onderhoudsbudgetten openbare werken begrotingen 2008 t/m 2014	€ 1.898.000	14,5%
budget HVVP 2013	€ 65.000	0,5%
GRP (riolering) *)	€ 1.863.000	14,3%
Reserve algemene investeringen (RAI)	€ 6.773.600	51,9%
subsidies	€ 2.462.000	18,8%
<b>TOTAAL</b>	<b>€ 13.061.600</b>	<b>100,0%</b>



\*) Tijdens de raadsvergadering van september 2014 heeft de raad verzocht om een specificatie van de bedragen die vanuit het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) overgeheveld zijn naar het projectbudget (zie actielijst raad).

raadsbesluit	Bedrag vanuit GRP
Begroting 2009	660.000
Begroting 2010	645.000
Aanvullend krediet 2013	558.000
TOTAAL	1.863.000

*Financiële dekking vanuit het GRP*

Over het verloop van de uitputting is vanaf september 2013 maandelijks in een Hoofdpuntenrapport gerapporteerd. In augustus 2014 is met de laatste hoofdlijnen-rapportage gerapporteerd, dat de prognose voor de projectkosten op € 13.078.000 zou uitkomen. Het projecttekort zou uitkomen op ongeveer € 16.400. In februari 2015 is de prognose voor de projectkosten bijgesteld naar € 13.075.900. Uiteindelijk is het projectbudget van € 13.061.600 dus met € 14.300 overschreden.

Wij gaan uit van deze eindstand, omdat wij verwachten dat er geen facturen meer voor het project zullen binnenkomen en er ook geen opdrachten meer worden gegeven voor meerwerk vanuit dit project.

In het budget bevinden zich nog twee deelbudgetten die binnen het project N208 fase 1 en 2 niet worden benut. Het eerste deelbudget betreft een budget van € 295.000 voor asfaltonderhoud (zie ook 5). Het tweede deelbudget betreft een budget voor de aanpassing van de middengeleider (fase 1) van € 50.000. Het bedrag van € 295.000 zal bij het opstellen van de jaarrekening 2014 terugvloeien naar de reguliere onderhoudsbudgetten. Het bedrag van € 50.000 valt eveneens vrij en kan worden ingezet als dekking om eventueel de ventweg ter hoogte van het HD Plein aan te passen in plaats van het verwijderen van de middengeleider. In ieder geval zal het door de raad beschikbaar gestelde krediet met  $€ 295.000 + € 50.000 = € 345.000$  worden verlaagd.

#### Conclusie

*Het project is niet binnen het oorspronkelijk beoogde budget gerealiseerd. Er was in de uitvoering een overschrijding van in eerste instantie 44% ten opzichte van het budget van € 9.061.600. Ten opzichte van het bijgestelde budget van €13.061.600 zijn de kosten licht hoger uitgevallen.*

*Een tweetal deelbudgetten ad totaal € 345.000 zullen uit het budget worden gehaald, waardoor het door de raad beschikbaar gestelde krediet daalt.*



## 5. Kwaliteit – ontwerputgangspunten

De ontwerputgangspunten van de in het *Variantendocument herinrichting N208* uitgewerkte voorkeursvariant zijn:

- een rijbaanbreedte van 6.30 meter over het hele tracé
- rijrichtingscheiding met behulp van markering op het wegdek
- zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden met een breedte van 1.80 meter
- het aantal parkeerplaatsen vergelijkbaar met het huidig niveau
- een breedte van de parkeervakken van 2.50 meter
- de laanstructuur vorm geven door bomen te combineren met de parkeervakken
- waar mogelijk voetpaden inpassen in het dwarsprofiel

### Hoe kwamen de ontwerputgangspunten eerder tot stand?

De ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen in het N208 tracé maakten dat niet alle in de kadernota en startnotitie geformuleerde doelstellingen over de volle breedte haalbaar waren. Dit werd onderkend in het *Variantendocument herinrichting N208*. In dit stuk wordt dan ook een aantal dilemma's geschetst waarin de beperkingen tot uiting komen. Bijvoorbeeld op het gebied van nut en noodzaak van grondverwerving om de optimale weg aan te kunnen leggen, een gewenste rijbaanbreedte voor gemotoriseerd verkeer van 6.30 of 6.80 meter of de keuze voor veel bomen of juist veel parkeerplekken.

Alle dilemma's zijn afgewogen. Uitgangspunt voor de reconstructie was dat de N208, behoudens voor de rotonde Leidsestraat – Hoofdstraat, zonder grondverwervingen zou worden gerealiseerd. Dit zou het draagvlak voor de nieuwe weg vergroten en zorgen voor een snellere uitvoering. Ook is er gekozen voor een rijbaanbreedte van 6.30 meter, wetende dat de ruimte voor grote voertuigen daarmee beperkter is. Een rijbaanbreedte van 6.30 meter is beter te verenigen met de gemaakte keuze om van verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers prioriteit te geven. Een smallere rijbaan heeft een positief effect op de snelheid, maar geen gevolgen voor de doorstroming van het verkeer.

Bovenstaande ontwerputgangspunten en de manier waarop ze uiteindelijk in het uitgevoerde ontwerp verwerkt zijn, staan in deze paragraaf beschreven.

- Een rijbaanbreedte van 6.30 meter over het hele tracé → Dit is volledig gerealiseerd. Over het gehele N208 tracé van fase 1 en 2 is een rijbaanbreedte van 6.30 meter aangelegd. Een kanttekening die we hierbij kunnen maken is dat een klein deel van de Wilhelminalaan binnen de projectgrenzen lag en dus ook is vernieuwd. Het gaat om het deel tussen de nieuwe rotonde en de Hillegommer Beek. Dit stuk van de Wilhelminalaan heeft geen rijbaanbreedte van 6.30 meter. Dit was echter ook nooit de intentie. Met de huidige, beperktere breedte sluit dit deel beter aan op het resterende deel van de Wilhelminalaan dat ook smal is.
- Rijrichtingscheiding met behulp van markering op het wegdek → Is over het gehele tracé gerealiseerd. In het deel tussen de rotondes Sixlaan en Wilhelminalaan wordt de



rijrichtingscheiding niet aangegeven door wegmarkering, maar door een betonnen middegeleider.

- Zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden met een breedte van 1.80 meter → Dit is bijna overal gerealiseerd. Over de gehele lengte van het N208 tracé zijn vrijliggende fietspaden aangelegd, die zoveel mogelijk een minimale breedte van 1.80 meter hebben. De daadwerkelijke breedte varieert van 1.55 meter tot 1.90 meter. Vanaf de Maerten Trompstraat tot aan de kruising Leidsestraat – Olympiaweg is het fietspad overal 1.90 meter. Tussen de kruising Leidsestraat – Olympiaweg en Leidsestraat 27 versmalt het fietspad aan de oostzijde van de weg tot een breedte variërend van 1.55 – 1.80 meter, over een lengte van ongeveer 150 meter. Dat het in dit wegdeel ontbreekt aan ruimte voor bredere fietspaden was in de ontwerpfase al bekend. Van Leidsestraat 27 tot aan de bebouwde komgrens is het fietspad overal 1.80 meter.

De vernieuwde fietspaden die niet direct aan het N208 tracé liggen, hebben niet overal een breedte van 1.80 meter. Denkt u dan bijvoorbeeld aan het eerste deel van de Sixlaan of Wilhelminalaan. Het deel van de Wilhelminalaan tussen de nieuwe rotonde en de Hillegommer Beek dat ook binnen de projectgrenzen van de N208 valt, heeft geen vrijliggend fietspad. De weg is daarvoor te smal. Bovendien sluit dit deel van de Wilhelminalaan hierdoor beter aan op het resterende deel van de Wilhelminalaan waar ook geen vrijliggende fietspaden zijn.

Het tweezijdige fietspad bij de rotonde Hoofdstraat heeft een breedte van 3.60 meter en voldoet daarmee aan de CROW richtlijn die voorschrijft dat een tweezijdig fietspad bij een spitsuurintensiteit van meer dan 150 fietsers per uur een breedte van 3.50 – 4.00 meter moet hebben.

- Het aantal parkeerplaatsen vergelijkbaar met het huidig niveau → Dit is volledig gerealiseerd. Het aantal parkeerplekken in fase 1 is toegenomen: van ongeveer 160 voor de herinrichting tot ongeveer 260 na de herinrichting. Het aantal parkeerplekken in fase 2 is ook toegenomen: van ongeveer 130 voor de herinrichting tot 173 na de herinrichting. In totaal is er een toename van 143 parkeerplekken. In de nieuwe situatie zijn de parkeerplaatsen gemarkeerd. Eerder was dit niet het geval.
- Een breedte van de parkeervakken van 2.50 meter → Dit is deels gerealiseerd. De breedtes van de parkeervakken variëren:
  - Langsparkeervakken aan de Weeresteinstraat: tussen de 2.50 – 2.70 meter breed.
  - Haaksparkeervakken bij het winkelcentrum: gemiddeld 2.35 meter breed.
  - Langsparkeervakken aan de Stille van de Endelaan: 1.80 meter breed.
  - Langsparkeervakken aan de Smalle van den Endelaan: 2.40 meter breed.
  - Langsparkeervakken aan de Leidsestraat: variërend van 1.85 – 2.70 meter breed.



Daarbij dient de opmerking gemaakt te worden, dat in het *Variantendocument herinrichting N208* telkens gesproken wordt over parkeervakken van 2.50 meter breed in de context van parkeren langs de rijbaan. Voor de afmetingen van parkeervakken bestaat geen regelgeving. Wel is er een richtlijn: de CROW ASVV 2012. Hierin staat beschreven dat de gewenste breedte van een langspaarkeervak 2.00 meter is en van een dwarsparkeervak 2.50 meter.

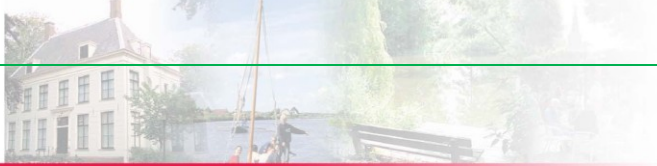
De noodzaak van deze bredere parkeervakken ontbreekt bij het langsparkeren aan de Stille van den Endelaan, omdat er geen onveilige situatie. Door de iets smallere maat was het bij de dwarsparkeervakken bij het winkelcentrum mogelijk meer parkeerplekken aan te leggen. In het wegdeel tussen de kruising Leidsestraat – Olympiaweg en Leidsestraat 21 ontbreekt het aan de oostzijde van de weg aan ruimte voor parkeervakken van 2.50 meter. Hier liggen drie parkeervakken die 1.85 meter breed zijn en daarmee niet aan onze eigen doelstelling voldoen. De overige parkeervakken in dit 170 meter lange wegdeel zijn tussen de 2.00 – 2.50 meter breed en voldoen daarmee niet aan onze eigen doelstelling, maar wel aan de CROW richtlijn.

- De laanstructuur vorm te geven door bomen te combineren met de parkeervakken → Dit wordt volledig gerealiseerd. In de uiteindelijk gerealiseerde weg worden bomen en parkeervakken gecombineerd. Dat betekent dat over een groot deel van het tracé aan twee zijden van de weg bomen geplant worden. Alleen in de Smalle van den Endelaan is daar te weinig ruimte voor. Daar staan alleen bomen aan de oostzijde van de weg. Een initiatief om aan de westzijde van de straat bomen aan te planten in de voortuinen om zo de laanstructuur ook hier terug te brengen, had niet voldoende draagvlak. Het daadwerkelijk aanplanten van de bomen bij de rotonde Hoofdstraat, de kruising Olympiaweg en een klein deel van de Leidsestraat gebeurt in het komende plantseizoen.
- Waar mogelijk voetpaden inpassen in het dwarsprofiel → Dit is volledig gerealiseerd. Over de gehele lengte van het tracé zijn voetpaden aangelegd binnen het dwarsprofiel.

#### Conclusie

*Ten opzichte van de eerder geformuleerde ontwerppunten wijkt de aangelegde weg op twee punten af: de parkeervakken hebben niet overal een breedte van 2.50 meter. Op enkele plaatsen was daarvoor te weinig ruimte of is bewust gekozen voor iets smallere parkeervakken zodat er meer aangelegd konden worden. Op één plek voldoet het fietspad niet aan de gewenste breedte van 1.80 meter: een stuk van 150 meter aan de oostzijde van de Leidsestraat.*





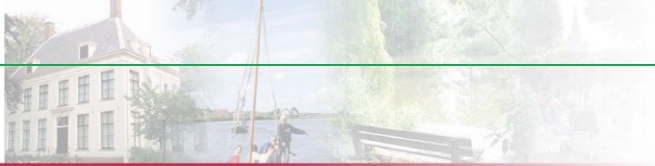
## 6. Afwijkingen ten opzichte van definitief ontwerp en contractwijzigingen met de aannemer

Het laatste jaar is er een aantal wijzigingen aangebracht in het ontwerp van de nieuwe N208. Deze hadden allemaal betrekking op het tracé van fase 2.

- In de zomer van 2013 is het oorspronkelijke ontwerp op een aantal punten aangepast; dit had te maken met verkeersveiligheid, maakbaarheid en materialisatie. Ook is een aantal aanpassingen gedaan naar aanleiding van een onderzoek van verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng, dat was bijgevoegd bij het raadsvoorstel *aanvullend krediet en voortzetting fase 1 en 2 N208 (nr. 4106)*.
- Het ontwerp van de rotonde Leidsestraat – Hoofdstraat – Van den Endelaan is geoptimaliseerd voor fietsers. De verbetering bestond uit het opnemen van een tweezijdig fietspad aan de oostzijde van de rotonde. Dit omdat de ervaring leert dat fietsers rijdend vanuit het centrum richting Elsbroek de oversteek naar de westzijde van de weg niet willen maken. Een gevolg van de aanpassing is het relatief smalle trottoir aan de zijde van de Jozefkerk. De aanpassing van het ontwerp kwam tot stand in overleg met verkeerskundigen, politie en Veilig Verkeer Nederland.
- Het ontwerp van de kruising Leidsestraat – Singel is aangepast. De aparte rechtsafstrook voor verkeer richting Singel is vervallen. Deze bleek op basis van de toekomstige te verwachten verkeersintensiteit op deze plek niet nodig. In plaats daarvan kwamen er extra parkeervakken en werd de bushalte teruggebracht op de oude plek. Ook een geplande verkeersdrempel bij de ingang van de Singel is uit het ontwerp gehaald.
- Het ontwerp van de kruising Leidsestraat – Olympiaweg is aangepast. Vanwege het niet tijdig beschikbaar krijgen van de gemeentelijke grond, die door de eigenaar van Leidsestraat 1f in gebruik is genomen, is de aparte rechtsafstrook voor verkeer richting Olympiaweg vervallen. Deze bleek niet te handhaven zonder de uitgangspunten voor duurzaam veilig aan te tasten. De stuurgroep stelde veiligheid boven doorstroom. Om toch zoveel mogelijk aan de gewenste vlotte doorstroming tegemoet te komen, wordt de instelling van de verkeerslichten de eerste periode nauwgezet bewaakt.

Ten aanzien van het contract met BAM en openstaande zaken:

- Op 10 augustus 2011 sloten BAM Wegen BV en de gemeente Hillegom een basisovereenkomst af voor de herinrichting N208 fase 1 en 2. In april 2014 zijn aanvullende contractafspraken gemaakt om de uitloop en budgetoverschrijding schriftelijk vast te leggen. In december 2014 is afgesproken dat de afspraken over asfaltonderhoud vervallen. De afspraak was dat de aannemer 15 jaar lang verantwoordelijk zou zijn voor het voorkomen van gebreken aan het asfalt en



eventuele reparaties zou uitvoeren. Hiervoor zijn twee argumenten: Er is twijfel ontstaan, bij beide partijen, over de hardheid van deze afspraak. De afspraak was bij het oorspronkelijke basiscontract gemaakt om de aannemer een prikkel te geven om zo goed mogelijk werk te leveren. Nu de weg is aangelegd is die prikkel niet meer nodig. Financieel gevolg is minderwerk voor een bedrag van € 295.000 (zie ook paragraaf 3 Geld).

#### Conclusie

*Het op verschillende punten tussentijds aanpassen van het ontwerp bleek nodig. Als gevolg van een onderzoek van Goudappel Coffeng, van leerpunten uit fase 1 en inzichten van het projectteam en deskundige derden. Een groot deel van de aanpassingen maken de weg beter. Een ongewenste maar noodzakelijke aanpassing is het laten vervallen van de rechtsaf-strook richting Olympiaweg bij de kruising Leidsestraat – Olympiaweg. Het afzien van contractafspraken met BAM over asfaltonderhoud leidt er toe dat de gemeente in de beheerfase geen contractuele verbinding meer heeft met BAM voor onderhoud.*

#### **7. Juridisch**

Voor een wegreconstructie zoals hier sprake van was, zijn veel procedures nodig: de aanvraag van vergunningen en afhandeling van zienswijzen. Hiermee is in het opstellen van de planning rekening gehouden. Voor dit specifieke project waren erg veel vergunningen nodig waarop ook veel bezwaar en beroep aangetekend is. De afhandelingen van de verschillende bezwaren en beroepen door de verschillende rechtbanken duurden lang. Sommige procedures liepen tot aan de Raad van State. De lengte van de procedures was dan ook een oorzaak van vertragingen. Uiteindelijk is geen van de bezwaren of beroepen door de verschillende rechtbanken gehonoreerd.

#### Conclusie

*Juridische procedures duurden langer dan vooraf gepland en hebben daardoor ook tot vertraging geleid. Binnen de verschillende rechtsgangen zijn alle gemeentelijke besluiten in stand gebleven.*



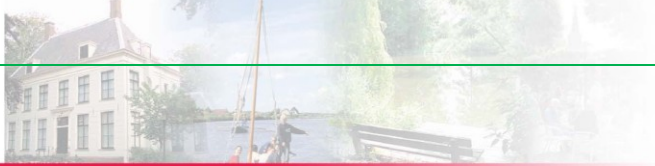
## 8. Informatie en organisatie

Bij aanvang van het project is er geen adequate overlegstructuur ingesteld en aangehouden. In het BMC rapport *Doorlichting project reconstructie N208, fase 1 en 2 (juli 2013)* zijn de projectsturing en -verloop al grondig geëvalueerd. De verbeterpunten die door het bureau aangedragen zijn, zijn allemaal opgepakt.

- Met een *Instellingsbesluit stuurgroep en projectgroep (nr. 4212)* zijn het doel, de verantwoordelijkheden en de samenstelling van zowel stuurgroep als projectgroep formeel vastgelegd. Taken, rollen en bevoegdheden zijn hierin helder omschreven.
- Er werd een projectcontroller aangesteld die intensiever toezicht hield op de projectbegroting.
- Het projectgroepoverleg werd tevens het geformaliseerde en periodieke overleg tussen de ambtelijk opdrachtgever en de projectleider.
- Er is een projectplan geschreven.
- De ambtelijk opdrachtgever en projectleider stelden maandelijks een hoofdpuntenrapport op waarin financiële stand van zaken, voortgang van het project, juridische risico's en algemene uitvoeringszaken vastgelegd werden. Dit rapport werd maandelijks in de stuurgroep geagendeerd en ter informatie aan de raad gezonden.
- Los van de aanbevelingen van BMS werd de frequentie van het stuurgroepoverleg verhoogd naar eenmaal per twee weken en die van het projectgroepoverleg naar eenmaal per week.

### Conclusie

*De projectorganisatie is tussentijds fors verbeterd. Het project was daardoor in het tweede deel 'in control'.*



## 9. Omgevingsmanagement

Het vernieuwen van de N208 in Hillegom is als het opereren aan een ruggengraat, maar dan wel terwijl de patiënt gewoon door moet kunnen lopen. Dat bleek niet te kunnen. Belangen van bewoners, weggebruikers, ondernemers en andere omgevingspartijen waren voortdurend in het geding. Er was dan ook een forse inzet van omgevingsmanagement nodig.

Zo bleek de vertraging voor automobilisten bij een halve rijbaanafsluiting zo groot te zijn, dat langdurige inzet van verkeersregelaars noodzakelijk was. Ook met de inzet van de verkeersregelaars kwam de vertraging van buslijn 50 boven de drie minuten. Dit is de maximale vertraging die Arriva volgens haar contract met de provincie mag hebben. Arriva zag zich in fase 2 dan ook genoodzaakt om lijn 50 deels om Hillegom heen te leiden. Hierdoor werden klanten uit het zuidkant van Hillegom voor een langere periode slecht bediend. Arriva en gemeente hebben een langere periode intensief overleg met elkaar gehad om de situatie zoveel mogelijk te optimaliseren.

Ook werd na de uitvoering van fase 1 duidelijk, dat in fase 2 algehele wegafsluitingen noodzakelijk waren. Dit stuitte begrijpelijkerwijs op veel verzet van weggebruikers en ondernemers. Een in opdracht van de gemeente uitgevoerde second opinion bevestigde echter, dat de werkzaamheden niet op een veilige manier uitgevoerd konden worden zonder de weg af te sluiten. We hebben samen met de winkeliers een winkelactie opgezet om de loop naar het koopcentrum er in te houden.

Een nieuwe weginrichting werpt ook allerlei discussiepunten op. Over hoe deze er uit moet zien of hoe deze moet functioneren. Punten die veelvuldig opspeelden waren de bomen aan de Smalle van den Endelaan, de nieuwe verkeerslichten bij de Singel en de oversteekplaats bij het Fioretti College. Op meerdere punten hebben we tussentijds het ontwerp opnieuw ter discussie gesteld en indien nodig bijgesteld. Soms naar tevredenheid van omwonenden, maar soms ook niet. Rest nog een aantal grote en kleine maatregelen om de omgeving van de N208 leefbaar te houden: tijdelijke voorzieningen als parkeerplaatsen en fietspaden, vele tijdelijke verkeersborden en maatregelen bij individuele bewoners.

Bij de aanbesteding is het omgevingsmanagement bij de aannemer neergelegd. Dit bleek in praktijk niet te werken. De gemeente heeft als opdrachtgever en vast aanspreekpunt voor haar inwoners wel degelijk een rol hierin. Deze bleek een stuk groter dan vooraf ingeschat.

### Conclusie

*De werkzaamheden aan de N208 hadden een enorme impact op het gehele dorp. Het omgevingsmanagement kostte meer tijd en aandacht dan vooraf ingeschat.*



## 10. Van project naar beheer

Het projectteam N208 heeft op 1 augustus 2014 het project overgedragen aan de organisatie en het projectteam is daarna opgeheven. Team Openbare Ruimte stuurde tot en met september de aannemer aan in het oplossen van de restpunten. Hierin werden zij nog ondersteund door de uitvoeringscoördinator die nog enkele uren per week aanwezig is. De restpunten zijn inmiddels tot een beperkt aantal teruggebracht.

### *Kinderziekten en wensen na in gebruikstelling*

Nu de weg in gebruik genomen is, komen ook de knelpunten en kinderziekten naar boven. Deze zijn aangedragen door weggebruikers, maar ook door onszelf opgemerkt. Van augustus tot en met oktober 2014 zijn 94 opmerkingen en verbeterpunten verzameld.

Totaal aantal opmerkingen/wensen	93	100%	
<u>Waarvan:</u>			
Gereed	54	58%	
Verkeerslichtinstallaties	11	12%	Verbeteractie uit te voeren door Siemens, 1 <sup>e</sup> kwartaal 2015 gereed
Geen verdere actie/afwijzing	17	18%	Vanwege te grote ingreep of vanwege afwijzen omdat de ingreep geen verbetering blijkt te zijn.
Restpunt, ter uitvoering door BAM	3	3%	
Wordt meegenomen in regulier onderhoud	8	9%	Dit zijn wensen die niet met urgentie hoeven worden uitgevoerd.
Totaal	93	100%	

De wensen die meegenomen worden in het regulier onderhoud kosten weliswaar geld, maar kunnen binnen beschikbare onderhoudsbudgetten worden uitgevoerd.



## Tot slot

De herinrichting van de N208 was een project met enorme impact, maar geeft op een aantal vlakken een behoorlijke verbetering ten opzichte van de oude weg. Wist u bijvoorbeeld dat:

- we van vijf kruisingen met verkeerslichten naar twee kruisingen met verkeerslichten gingen. De andere drie werden rotondes. Dit komt de doorstroom ten goede;
- ook het scheiden van fietsers en automobilisten de doorstroom ten goede komt;
- de vrijliggende fietspaden veel veiliger zijn en ook het fietsgebruik stimuleren. En dat komt dan weer de luchtkwaliteit ten goede;
- de drie rotondes, zeker als ze in de nabije toekomst aangekleed zijn, duidelijker de toegang naar het centrum markeren;
- de laanbeplanting weer grotendeels terug is;
- we 151 bomen gekapt hebben en 201 nieuwe bomen geplant;
- er in totaal 143 parkeerplekken bij gekomen zijn: van 290 plekken naar 433;
- alle bushaltes aan het tracé toegankelijk gemaakt zijn voor minder validen;
- we van een gemengd (niet gescheiden) rioolstelsel naar een gescheiden rioolstelsel gingen. Dit komt de waterkwaliteit ten goede;
- we van gaslampverlichting naar LED-verlichting gegaan zijn. Dit verbruikt minder stroom;
- we duurzame en vernieuwbare materialen toegepast hebben: asfalt dat geschikt is voor hergebruik, gerecyclede paaltjes, hergebruikt PVC. De oude materialen waren dat niet;
- we op de nieuwe weg thermoplast belijning hebben, waardoor er minder intensief beheer nodig is. Bovendien is thermoplast beter zichtbaar;
- er meer aanbodplaatsen voor huisvuilcontainers zijn dan voorheen;
- we in totaal 72.800 vierkante meter N208 vernieuwd hebben: weg, fietspaden en voetpaden.