



Projectplan

Variantenstudie kruising Laan van Rijckevorsel – Ruishornlaan Lisse

Bestuurlijk opdrachtgever:	Kees van der Zwet
Ambtelijk opdrachtgever:	Gabriëlle Preenen
Ambtelijk opdrachtnemer:	Jaap Kik
Zaaknummer:	Z-23-300205
Status:	vastgesteld door college van Lisse
Datum:	5 november 2024

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Inleiding.....	3
1.1. Inleiding.....	3
1.2. Opdracht en beoogd resultaat	3
2. Projectafbakening en raakvlakken	5
2.1. Projectafbakening.....	5
2.2. Samenhang met andere projecten.....	6
3. Stappenplan	8
4. Participatie	10
5. Stappenplan met participatie en planning.....	12
6. Projectbeheersing	14
6.1. Geld.....	14
6.2. Risico's en maatregelen.....	14
6.3. Projectorganisatie.....	15
6.4. Informatie en voortgang.....	16

1. Inleiding

1.1. Inleiding

De Grachtbrug, het viaduct waarmee de Laan van Rijckevorsel en de Ruishornlaan elkaar kruisen, is in slechte staat en vertoont constructieve gebreken. Er zijn beheersmaatregelen getroffen. Het proces is onomkeerbaar en het bestaande viaduct is niet te repareren en moet worden weggehaald.

Dit leidde tot de vraag of hier een viaduct terug moet komen of dat de situatie moet worden aangepast naar een gelijkvloerse situatie. In het Mobiliteitsplan Lisse is de ambitie opgenomen om een gelijkvloerse kruising te maken. In 2023 en eerste helft 2024 is er een uitgebreide planstudie uitgevoerd om te komen tot een antwoord op die vraag.

Op 12 september 2024 heeft de gemeenteraad van Lisse besloten dat een gelijkvloerse oplossing het voorkeursscenario is voor de kruising van de Laan van Rijckevorsel en de Ruishornlaan en dat hier in de verdere uitwerking en voorbereiding van uit wordt gegaan.

Voor een beschrijving van het proces dat aan dat besluit vooraf is gegaan (uitgevoerde onderzoeken, inventarisatie en uitwerking van varianten en participatie) wordt verwezen naar de rapportage van de planstudiefase, als bijlage bij het raadsbesluit van 12 september 2024.

Met het raadsbesluit is de planstudiefase afgerond en gaat het project de volgende fase in: de ontwerpfase waarin verschillende varianten van een gelijkvloerse kruising worden geïnventariseerd, uitgewerkt en afgewogen. Voorliggend projectplan heeft betrekking op deze fase.

1.2. Opdracht en beoogd resultaat

Met het genoemde raadsbesluit is besloten over het voorkeursscenario (gelijkvloers), maar nog niet over het ontwerp. Voor een gelijkvloerse kruising wordt uitgegaan van een voorrangskruispunt. Hiervoor zijn twee richtingen/principes gepresenteerd: als driestakskruispunt en als viertakskruispunt. Deze laatste heeft niet de voorkeur maar een argument hiervoor zit met name in de busroute en de huidige bushalte.

Vervolgens zijn er verschillende (sub)varianten te bedenken. Deze zijn in de inspraak ook door bewoners genoemd. Bijvoorbeeld wel voor het autoverkeer een drietakskruispunt maar met een stukje busbaan van/naar het centrum (één rijstrook breed) zodat de bus wel z'n huidige route kan blijven rijden en de halte op de huidige plek kan blijven. Ook zijn er varianten denkbaar in de kruispuntsvorm: als T-aansluiting of met de voorrang de bocht om van de Ruishornlaan naar de Gladiolenstraat v.v. en de Laan van Rijckevorsel ondergeschikt aangesloten. En er zijn verschillende varianten denkbaar voor de fietsstructuur.

In de variantenfase, waarop dit projectplan betrekking heeft, worden verschillende varianten van een gelijkvloers voorrangskruispunt geïnventariseerd, uitgewerkt en beoordeeld. Op basis daarvan kan dan een goede afweging worden gemaakt naar een voorkeursontwerp. Het doel is te komen tot een integraal voorkeursontwerp (uitgewerkt tot het niveau van Voorlopig Ontwerp; VO).

Met integraal bedoelen we dat het een totaalontwerp moet zijn, waar zowel de infrastructuur voor auto, OV, fiets en wandelaar onderdeel van zijn, maar ook water en groen en (de aansluiting op) de openbare ruimte en de aansluiting op omliggende particuliere percelen. En dat in drie dimensies, dus ook met uitwerking van hoogtes. We ontwerpen een 'nieuw stukje Lisse'.

Dit plan beschrijft welke stappen we daarin zetten en hoe we dit organiseren. Ook in deze ontwerpfase willen we de omgeving en andere belanghebbenden betrekken. Het 'speelveld' voor de participatie is nu anders dan in de vorige fase: het uitgangspunt is het besluit dat het een gelijkvloerse voorrangskruising wordt. Dit projectplan beschrijft hoe we dit vormgeven.

2. Projectafbakening en raakvlakken

2.1. Projectafbakening

Het project heeft in eerste instantie betrekking op de kruising van de Laan van Rijckevorsel en de Ruishornlaan. In de nieuwe situatie wordt het bestaande viaduct weggehaald en vervangen door een gelijkvloerse kruising. Dat betekent dat de hoogteligging verandert. Niet alleen het viaduct moet worden weggehaald maar ook de toeleidende taluds. Er moet een besluit worden genomen over het aanlegniveau van het nieuwe kruispunt (het omliggende maaiveld heeft verschillende hoogtes) en de nieuwe situatie moet worden aangesloten op de bestaande buitenruimte. Het gebied binnen de grenzen waar deze hoogtes worden aangepast en waar weer wordt aangesloten op de bestaande situatie zit in alle gevallen in de scope.

Voor het kruispunt (met verkeerslichten) van de Hyacinthenstraat met de Gladiolenstraat geldt dat deze in ieder geval ook binnen de projectafbakening valt. Verkeer vanuit de Poelpolder rijdt nu onder de Grachtbrug door en benadert dit kruispunt dan via de Hyacinthenstraat. In de nieuwe situatie rijdt dit verkeer aan vanaf de Gladiolenstraat. In de tegenrichting rijdt verkeer nu aan via de Oranjelaan en Hyacinthenstraat (vanaf de Lisserbrug) richting de Hyacinthenstraat en onder de Grachtbrug door naar de Ruishornlaan. Dit verkeer rijdt straks niet de Hyacinthenstraat in (richting het centrum) maar de Gladiolenstraat en vervolgens via het nieuwe kruispunt naar de Ruishornlaan. In de planstudiefase is berekend dat het verkeerslichtenkruispunt Hyacinthenstraat- Gladiolenstraat deze gewijzigde verkeersstromen kan verwerken, maar de verkeersregeling moet uiteraard wel worden aangepast. Omdat ook bij de gewijzigde verkeersstromen het dezelfde opstelvakken betreft lijken de fysieke aanpassingen hier beperkt, maar dit moet in de aankomende fase definitief worden bepaald.

De effecten van de aanpassing naar een gelijkvloerse kruising reiken echter verder. De drukke doorgaande verkeersstroom tussen de Poelpolder en de Gladiolenstraat wordt korter en directer en loopt niet meer via de 'lus' langs het centrum (Ruishornlaan-Grachtweg-Hyacinthenstraat). De lus wordt sterk verluwd en heeft alleen nog een functie voor bestemmingsverkeer. De huidige inrichting sluit dan niet meer aan bij de nieuwe functie en de planstudiefase heeft laten zien dat het aanpassen naar gelijkvloers mogelijkheden biedt voor meer ruimte voor fietsers en wandelaars en een groenere inpassing. In het Mobiliteitsplan zijn voor dit gebied enkele duidelijke doelstellingen benoemd: versterken van de fietsverbinding tussen de Poelpolder en het centrum en verbetering van de oversteken bij de Hobahostraat en Haven.

Herinrichting van de 'lus' passend bij de nieuwe functie is daarmee een afgeleid gevolg van het gelijkvloers maken van de kruising. Tegelijkertijd betreft het forse investeringen en zijn de financiële vooruitzichten van de gemeente voor de komende jaren niet gunstig. Daarmee kan de keuze moeten worden gemaakt dat herinrichting van de lus op de korte termijn (samen met de aanleg van de kruising) nog niet mogelijk is. Het is echter wel gewenst om een integraal ontwerp van het hele gebied te maken, zodat er één compleet en samenhangend ontwerp wordt opgesteld. Dat is het uitgangspunt voor deze ontwerpfase. We stellen voor het hele gebied een integraal ontwerp op, als gewenst eindbeeld. In het opstellen van de kostenramingen, maken we deelramingen, op basis waarvan college en gemeenteraad vervolgens kunnen besluiten over een mogelijke fasering in de uitvoering hiervan.



Afbeelding 1. Visualisatie van de 'directe' en 'uitgebreide' scope. De gele delen moeten in alle gevallen op korte termijn worden uitgevoerd. De 'lus' blauw wordt verluwd en krijgt een andere functie. We gaan in de uitwerking van varianten uit van een integraal ontwerp van het hele gebied. Op basis van deelramingen kan dan later een besluit worden genomen over mogelijke fasering in de uitvoering.

2.2. Samenhang met andere projecten

We zien (mogelijke) samenhang c.q. raakvlakken met de volgende projecten/ontwikkelingen:

Middellange termijn maatregelen Grachtbrug

Na het signaleren van de schade zijn eind 2022 maatregelen getroffen om de situatie te beheersen. Deze maatregelen voor de korte termijn en het ontwerp voor de lange termijn hebben een sterk raakvlak: de getroffen maatregelen bieden voor een beperkte periode een oplossing. De voortgang en uitkomsten van de studie naar de lange termijn moeten hierop aansluiten. Beide projectorganisaties houden elkaar op de hoogte van de stand van zaken en de voortgang.

HOV-corridor Noordwijk-Schiphol

Lisse werkt samen met de gemeenten Noordwijk, Teylingen en Haarlemmermeer en provincies Zuid- en Noord-Holland aan de HOV-corridor Noordwijk-Schiphol. Het vastgestelde tracé van de corridor loopt (komend uit de richting Sassenheim) via de 2^e Poellaan, Ruishornlaan, halte Centrum, Hyacinthenstraat en Gladiolenstraat en verder. Aanpassingen aan de kruising van de Ruishornlaan en Laan van Rijckevorsel kunnen gevolgen hebben op de corridor, bijvoorbeeld op de eisen die gelden met betrekking tot rijtijden, betrouwbaarheid en bedieningsgebied. Om die reden worden provincie Zuid-Holland en de vervoerder betrokken in het proces, zowel bij het opstellen van de klanteisen als in de beoordeling van varianten.

Mobiliteitsplan Lisse, inclusief uitvoeringsprogramma

Het Mobiliteitsplan van Lisse schetst het toekomstbeeld van hoe de gemeente Lisse er in de toekomst uit ziet op het gebied van verkeer en mobiliteit. Bij het Mobiliteitsplan hoort een uitvoeringsprogramma waarin de maatregelen staan die de komende jaren zijn voorzien in het kader van het Mobiliteitsplan.

In het Mobiliteitsplan staan verschillende ambities en maatregelen die direct raken aan het project Grachtbrug. Voor de Grachtbrug zelf is sowieso de ambitie opgenomen om hier een gelijkvloers kruispunt te maken, zoals nu is besloten. Daarnaast doet het Mobiliteitsplan uitspraken over de fietsverbinding tussen de Poelpolder en het centrum, doorfietsroutes, openbaar vervoer, schoolroutes, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het Mobiliteitsplan is daarmee kaderstellend voor het voorliggende project en tegelijkertijd biedt het project de kans om een aantal ambities/maatregelen uit het Mobiliteitsplan uit te voeren. De borging tussen beide vindt plaats door in de op te stellen KES (zie verder) goed alle uitgangspunten, wensen, eisen en maatregelen uit het Mobiliteitsplan op te nemen en de verdere inventarisatie en uitwerking van varianten hier steeds aan te toetsen.

Maatregelpakket Bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek

Lisse werkt met andere partijen in de regio aan de totstandkoming van een maatregelpakket voor verbetering van de bereikbaarheid in de regio. Eén van de maatregelen betreft een nieuwe ontsluitingsweg ten zuiden van Lisse, tussen de A44 en de N208. Een dergelijke nieuwe verbinding zal gevolgen hebben voor de verkeersstromen in en rond Lisse. Hier wordt rekening mee gehouden door in de verkeersmodelberekeningen uit te gaan van een scenario met en zonder deze nieuwe verbinding. Daarbij wordt in de berekeningen voor de kruising uit gegaan van het meest robuuste scenario voor de verkeersprognose.

Gevolgen van Dever-Zuid/Geestwater

De ontwikkeling van Dever-Zuid/Geestwater zal leiden tot een verkeerstoename op het hoofdwegennet en zal ook effect hebben op de verkeersintensiteiten op de Ruishornlaan en Laan van Rijckevorsel. In de verkeersberekeningen houden we hiermee rekening.

3. Stappenplan

Op hoofdlijn zien we de volgende inhoudelijke stappen in de variantenstudie. In het volgende hoofdstuk is uitgewerkt hoe we de samenwerking met andere partijen en de participatie in deze stappen vormgeven en wat de bijbehorende planning is.

Stap 1. Opstellen van een Programma van Eisen c.q. Klanteisenspecificatie (KES).

Dit zijn twee termen voor ongeveer hetzelfde. Het doel is om op voorhand goed de uitgangspunten, randvoorwaarden, wensen en eisen, die gelden voor de verdere uitwerking, vast te leggen. Deze eisen komen uit onze eigen organisatie (vanuit de verschillende betrokken disciplines, zowel beleid als beheer), uit de eerdere inspraakreacties van bewoners, van externe samenwerkingspartners (Provincie Zuid-Holland en Qbuzz voor de HOV-corridor, Hoogheemraadschap ten aanzien van water en kabel- en leidingbeheerders) en van de direct omliggende bedrijven. De KES wordt opgesteld voor het hele projectgebied (geel en blauw in afbeelding 1)

Stap 2. Onderzoeken.

In de planstudiefase zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. In deze fase worden aanvullende onderzoeken gedaan. Het betreft in ieder geval:

- Inmeting van het hele plangebied in drie dimensies.
- Aanvullende verkeerstellingen en berekeningen; om over langere periode en meer meetmomenten goede data te verkrijgen.
- Ecologisch onderzoek (flora en fauna): om in beeld te krijgen welk soorten hier leven en welke gevolgen dat heeft voor de verdere voorbereiding en uitvoering.
- Akoestisch onderzoek, in vervolg op de eerdere akoestische quickscan. Met name van belang zijn de gevolgen op de woningen Gladiolenstraat en mogelijke maatregelen.
- Bomen c.q. bomeneffectanalyse om de stand van de huidige bomen inclusief kwaliteitsbeoordeling in beeld te brengen en de gevolgen en voorwaarden die hieruit volgen voor de verdere uitwerking.

Bij de opzet, uitvoering en beoordeling van verschillende onderzoeken (zoals akoestisch en ecologisch) betrekken we de ODWH, vanuit haar adviserende en toetsende rol.

Stap 3. Inventarisatie van mogelijke varianten.

Inventarisatie van verschillende mogelijke varianten van de nieuwe kruising, uitgaande van een gelijkvloers voorrangskruispunt. Betreft varianten uitgaande van een drietaks- of viertakskruispunt, met tussenliggende varianten met een vierde tak voor alleen de bus en langzaam verkeer. Daarnaast zijn verschillende varianten mogelijk ten aanzien van de structuren voor fiets en voetganger, kruispunt-layout (T-kruising of voorrang de bocht om van de Ruishornlaan naar de Gladiolenstraat v.v.) en de lijnvoering en haltelocatie van de bussen.

Stap 4. Naar een beperkt aantal kansrijke varianten

Eerste schifting om te komen van de brede inventarisatie van varianten naar een kleiner aantal haalbare en gewenste varianten. Deze schifting vindt plaats op basis van een beoordeling aan het eerder opgestelde PvE/KES, eerste schetsmatige uitwerkingen om de inpassing in beeld te brengen, verkeerskundige berekeningen (verkeersafwikkeling) en beoordeling verkeersveiligheid en een bredere ruimtelijke beoordeling. Dit wordt vertaald naar een 'trade-off matrix' op de verschillende beoordelingscriteria op basis waarvan varianten gemotiveerd afvallen.

Stap 5. Uitwerken kansrijke varianten.

De (beperkt aantal) kansrijke varianten werken we verder uit in een meer gedetailleerd ontwerp (maatvast, inclusief hoogtes, ontwerp openbare ruimte). Van deze varianten stellen we ook een kostenraming op.

Stap 6. Afweging naar één of een klein aantal voorkeurvarianten. Op basis van een integrale afweging komen we tot een voorkeursvariant.

Kabels en leidingen

Parallel hieraan vindt een uitwerking plaats van de aanpak voor de kabels en leidingen. Bij stap 1 wordt al contact gelegd met de kabel- en leiding (K&L-)beheerders om hun eisen en wensen voor mogelijke toekomstige uitbreiding of verzwaring van de kabels en leidingen te inventariseren. In het plangebied liggen namelijk veel verschillende kabels en leidingen door, onder en aan de Grachtbrug waaronder enkele belangrijke tracés. Dit vereist vanaf de start van de ontwerpfasen een integrale aanpak waarin de sloop van het bestaande viaduct en de aanleg van de nieuwe situatie wordt verweven met de aanpak voor de kabels en leidingen. Hiervoor is het nodig om vroeg met de K&L-beheerders in overleg te gaan om tot een integraal verleggingsplan te komen. Hier zit een risico omdat de ervaring leert dat nutsbeheerders, met name Liander, over te weinig personeel beschikken waardoor er beperkte capaciteit is om verleggingen tijdig voor te bereiden en uit te voeren.

4. Participatie

Ook in deze fase van het project zijn samenwerking en participatie belangrijk. We zien daarin de volgende groepen:

- De gemeenteraad van Lisse
- Overlegpartners
- Een werkgroep met bewoners uit de omgeving
- Direct omliggende bedrijven
- Scholen
- Bewoners, bedrijven en instellingen in heel Lisse

De gemeenteraad

De raad stelt kaders en toetst en aan de raad wordt het besluit over de voorkeursvariant voorgelegd. Door de raad lopende het project tussentijds te informeren, kan de raad waar nodig bijsturen en richtinggevende uitspraken doen.

Overlegpartners

De overlegpartners zijn organisaties met een positie en/of belang in het gebied, anders dan bedrijven en instellingen in Lisse zelf. Hieronder vallen:

- Provincie Zuid-Holland, als opdrachtgever voor het openbaar vervoer en regievoerder op de HOV-corridor Noordwijk-Schiphol, die door het plangebied loopt en direct ten noorden van de Grachtbrug halteert.
- Qbuzz als concessiehouder vanaf 2025 verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio, waaronder de HOV-lijn.
- Nood- en hulpdiensten, gezien de mogelijke gevolgen op bereikbaarheid en aanrijtijden.
- Hoogheemraadschap van Rijnland, gezien mogelijke wateropgaves of kaders en randvoorwaarden die vanuit het watersysteem gelden.
- Fietsersbond Duin- en Bollenstreek, als belangbehartiger en kennishouders ten aanzien van veilige en vlotte fietsroutes.
- Kabel- en leidingbeheerders.

Deze partijen worden op verschillende momenten in het project betrokken. Dat begint al bij de start, bij het opstellen van de KES, zodat duidelijk vastligt welke eisen, wensen en randvoorwaarden vanuit de verschillende partijen gelden. De inventarisatie, trechtering en afweging van de varianten zal ook met deze partijen worden afgestemd. We gaan hiervoor uit van een overleg waarmee deze partijen worden betrokken.

Bewonerswerkgroep

In de vorige fase (planstudiefase) is een bewonerswerkgroep geformeerd die de inventarisatie, uitwerking en afweging van de verschillende scenario's mede heeft begeleid. We stellen ook voor deze variantenfase een bewonerswerkgroep in. Op deze manier betrekken we direct omwonenden en kunnen hun ervaring en ideeën een plaats krijgen in het project. Dit is een besloten werkgroep van beperkte omvang die de inhoudelijke stappen in het project begeleidt, tot het moment dat deze in een openbare bijeenkomst aan alle inwoners, bedrijven en instelling van Lisse kunnen worden gepresenteerd. We gaan uit van een werkgroep met ongeveer 8 tot 10 leden, waarin de omliggende straten zijn vertegenwoordigd. We voorzien 4 bijeenkomsten met de werkgroep, maar dit kan worden bijgesteld als het proces en de voortgang hierom vragen.

Direct omliggende bedrijven

Een aantal bedrijven ten noorden en ten zuiden van de Laan van Rijckevorsel zitten direct naast het talud van de Grachtbrug. Aanpassing naar een gelijkvloerse situatie heeft directe gevolgen op hun bedrijfsperceel en -pand en hun ontsluiting. Via individuele gesprekken informeren we deze bedrijven over de opzet en voortgang van de variantenstudie en stellen we ze in de gelegenheid daarin hun inbreng te hebben. Dat begint bij de start van het project bij het opstellen van de KES en vervolgens worden ze steeds meegenomen in de vervolgstappen.

Scholen

In de vorige fase is contact gelegd met verschillende basisscholen om hen te betrekken in de afweging tussen de gelijkvloerse en ongelijkvloerse scenario's. Basisschool De Akker (Schoolstraat) heeft een belang gezien de herkomst van hun leerlingen en het feit dat zij gebruik maken van de gymzaal bij de Don Boscoschool aan de Ruishornlaan.

Het Fioretti College zit niet in de directe omgeving, maar een deel van hun scholieren maakt wel gebruik van de fietsroutes via de Laan van Rijckevorsel, Ruishornlaan en Kistenmakerskade.

Verkeersveiligheid van wandelaars en fietsers (waaronder scholieren) als kwetsbare groep verkeersdeelnemers is een zwaarwegend aspect.

We betrekken de scholen door ze in gesprek te informeren over de opzet van de variantenstudie en stellen ze in de gelegenheid daarin hun eigen ideeën en belangen in te brengen.

Bewoners, bedrijven en instellingen in heel Lisse

We leggen de uitgewerkte kansrijke varianten (resultaat van stap 5 in het vorige hoofdstuk) voor in een openbare bijeenkomst. Dat doen we bewust tussen stap 5 (uitwerken kansrijke varianten) en stap 6 (afweging naar voorkeursvariant) zodat we bewoners, bedrijven en instellingen goed kunnen meenemen in de varianten die we zien en de voor- en nadelen van elke variant. Mede op basis van de reactie en inbreng, komen we dan tot een voorkeursvariant. We voorzien dit in de vorm van een openbare informatiebijeenkomst.

5. Stappenplan met participatie en planning

Als we de inhoudelijke stappen (hoofdstuk 4) en de opzet van de participatie (hoofdstuk 5) combineren, komen we tot het volgende stappenplan, inclusief planning. Ook hier geldt: dit is op basis van de informatie op dit moment. Daar waar de voortgang van het project dat vereist, sturen we bij – in participatie, onderzoek, uitwerking en/of planning.

	Participatie en communicatie	Planning
Projectstart <ul style="list-style-type: none"> - Projectplan vaststellen - Interne werkgroep opstarten - Uitvraag ontwerp bureau opstellen en opdracht - Uitvraag en opdracht gespecialiseerd bureau voor kabels- en leidingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Bewonerswerkgroep samenstellen - Informeren via nieuwsbrief over start - Overlegpartners en omliggende bedrijven informeren 	Oktober/ november 2024
Opstellen KES <ul style="list-style-type: none"> - Uitvragen en vastleggen eisen en randvoorwaarden in KES - Opdracht ontwerp bureau 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgroep 1 (*): projectstart en werkafspraken maken - Overlegpartners vragen KES te vullen - Gesprekken met omliggende bedrijven; input KES 	November 2024
Onderzoeken <ul style="list-style-type: none"> - Genoemde onderzoeken uitvragen en in gang zetten 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgroep 2 (met ontwerp bureau): bespreken KES en aanvullen met randvoorwaarden en uitgangspunten vanuit de werkgroep 	November – december 2024 (onderzoeken lopen door)
Inventarisatie varianten <ul style="list-style-type: none"> - Inventarisatie van mogelijke ontwerpvarianten - Uitwerken in schetsvarianten 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgroep 3 (met ontwerp bureau): inventarisatie mogelijke varianten - Inventarisatie afstemmen met overlegpartners en waar nodig aanvullen - Idem m.b.t. omliggende bedrijven 	Januari 2024
Trechtering naar kansrijke varianten <ul style="list-style-type: none"> - Verkeerskundige doorrekening en beoordeling - Beoordeling aan KES - Beoordeling vanuit vakdisciplines - Uitwerking nadere ontwerpen kansrijke varianten - Opstellen kostenramingen kansrijke varianten 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkgroep 4 (met ontwerp bureau): schifting en beoordeling varianten - Trechtering varianten afstemmen met overlegpartners en aanvullen waar nodig - Idem voor de omliggende bedrijven - Idem voor de scholen 	Februari en maart 2025

<p>Afweging naar voorkeursvariant</p> <ul style="list-style-type: none"> - Integrale afweging naar een voorkeursvariant - Integraal ontwerp voorkeursvariant - Kostenraming variant - Onderzoeken bekend en verwerkt in ontwerp (incl. verkeersgeluid). - Besluitvorming op voorkeursvariant. 	<ul style="list-style-type: none"> - Openbare informatiebijeenkomst waarin kansrijke varianten worden voorgelegd - Iedereen in de gelegenheid tot inbreng (tijdens en na bijeenkomst) - Reacties en draagvlak voor oplossing meewegen in komen tot voorkeursvariant - Inbreng omliggende bedrijven voordat tot advies voorkeursvariant wordt gekomen - Werkgroep 5: komen tot een voorkeursvariant op basis van alle resultaten (inhoud en participatie) 	<p>April en mei 2025</p>
<p>Kabel en leidingen (parallel spoor): inventarisatie kabels en leidingen en uitwerken plan van aanpak met nutsbeheerders</p>		<p>Parallel aan bovenstaande planning, maar sterke afhankelijkheid van medewerking en capaciteit nutsbeheerders.</p>

() De genoemde werkgroepen betreft de bijeenkomsten met de bewonerswerkgroep. De andere overleggen zoals genoemd in dit projectplan staan niet allemaal afzonderlijk in dit schema.*

6. Projectbeheersing

6.1. Geld

Voorliggend projectplan heeft betrekking op de fase waarin ontwerpvarianten worden geïnventariseerd, uitgewerkt en afwogen, op basis waarvan wordt gekomen tot een (raads)besluit over de voorkeursvariant.

Voor een deel van de te verrichten activiteiten dient externe capaciteit/deskundigheid te worden ingeschakeld. Het betreft:

- Onderzoeken: verkeerstellingen, verkeersberekeningen, akoestisch onderzoek, flora en fauna onderzoek, bomeneffectonderzoek.
- Werkzaamheden ontwerp bureau, inclusief werkgroepbijeenkomsten.
- Projectleiding en interne uren.

De kosten worden als volgt geraamd:

Stap		Raming
Onderzoeken	€	30.000
Werkzaamheden ontwerp bureau	€	60.000
Werkzaamheden K+L-deskundig ingenieursbureau	€	10.000
Projectleiding (extern)	€	40.000
Interne uren	€	20.000
Onvoorzien, communicatie, middelen	€	10.000
Totaal	€	170.000

Voor 2024 en 2025 is per jaar € 200.000 in de begroting opgenomen voor voorbereidingskosten. De kosten kunnen hieruit worden gedekt.

6.2. Risico's en maatregelen

Het inventariseren en beheersen van risico's is belangrijk. Onderdeel van de uitwerking is het opstellen van een risico-inventarisatie. Daar waar nodig kunnen op basis daarvan beheersmaatregelen worden getroffen en kan er worden bijgestuurd. Risico-inventarisatie wordt opgesteld in de interne werkgroep.

6.3. Projectorganisatie

De ambtelijke projectorganisatie ziet er als volgt uit.

naam	team	Rol	taken
Jaap Kik	WMEE	Projectleider	Projectleider voor deze fase. Verantwoordelijk voor voortgang, proces en inhoud
Pieter Mulder	IOR	Projectleider	Beoogd projectleider uitvoering. Pakt in deze fase o.a. kabels en leidingen op.
Niamh O'Toole	WMEE	Projectondersteuner	Plannen, regelen en vastleggen acties en afspraken
Willemijn Favier	Communicatie	Adviseur Communicatie	Advies en ondersteuning communicatie en participatie
Ronald Dees	WMEE	Adviseur Verkeer	Verkeerskundige advisering
Yvonne van Noord	Planvorming	Adviseur RO	Adviseur met betrekking tot Omgevingsplan en procedures
pm	Planvorming	Adviseur Stedenbouw	Stedenbouwkundig adviseur
Kitty Pijnaker	IOR	Adviseur Verkeer	Verkeerskundige advisering
Paul Wolvers	Beheer	Adviseur groen/bomen	Adviseur groen/bomen
Jasper van Velthoven	Beheer	Regisseur Buitenruimte	Schakelt tussen project en de verschillende beheerders

Parallel aan de werkzaamheden van de ambtelijke projectorganisatie die via de beschreven stappen komt tot een inventarisatie, uitwerking en afweging van ontwerpvarianten, gaat een projectteam specifiek aan de slag om voor de kabels en leidingen te komen tot een uitwerking en plan voor aanpassingen en verleggingen.

naam	organisatie	Rol
Pieter Mulder	HLTsamen	Deelprojectleider kabels en leidingen
Jasper van Velthoven	HLTsamen	Schakelt tussen project en de verschillende beheerders Buitenruimte
Sofie Bosmans	HLTsamen	Coördinator ondergrond
pm	Ingenieursbureau K&L	Uitwerking maatregelen en verleggingen kabels en leidingen
pm	Nutsbeheerders	Mede aansturing werkzaamheden ingenieursbureau, actiehouder aanpassingen

6.4. Informatie en voortgang

We gaan uit van de volgende wijze en frequentie van informeren en rapporteren over de voortgang:

- De ambtelijke projectorganisatie komt iedere drie weken bij elkaar.
- Projectteam kabels en leidingen komt iedere drie weken bij elkaar.
- De ambtelijk opdrachtgever wordt maandelijks geïnformeerd en vaker indien nodig. De AO krijg afschrift van de stukken van de verschillende overleggen.
- De portefeuillehouder wordt in eerste instantie iedere drie weken geïnformeerd over de voortgang en vaker als nodig.
- Binnen het college is wethouder Van der Zwet als verantwoordelijk portefeuillehouder aangewezen. Goede afstemming met de portefeuille ruimtelijke ordening en verkeer is uiteraard van groot belang. Daar waar nodig vindt het afstemmingsoverleg plaats met beide wethouders.
- De raad wordt tussentijds geïnformeerd afhankelijk van de voortgang via een raadsbrief en toelichting voortgang en stand van zaken in de raadscommissie, de raad wordt uitgenodigd voor de genoemde informatiebijeenkomst zoals hierboven beschreven.