

VERKEERSPLAN

ONTSLUITING ELI LILLY



Projectnummer	P0052935		
Projectomschrijving	HOV R-NET Busbaan Leiden-Katwijk		
Opdrachtgever	&CREW		
Contract-/besteknummer	DOS-2026-xxxxxxx		
Documentnummer	52935-VMP-00007		
Versienummer	0.1	Versiedatum	20-02-2026

Naam en paraaf		
Opsteller	Gecontroleerd	Vrijgegeven

<i>Opmerking OG</i>	<i>Reactie ON</i>	<i>Aangepast</i>	<i>Verwerkt in</i>
		Ja/ nee	§

DOCUMENTHISTORIE

Revisienummer	Revisiedatum	Omschrijving
0.1	16-02-2026	0.1
0.2	18-02-2026	0.2
0.3	12-03-2026	0.3

1 INLEIDING

Dit plan is de eerste stap in de ontwikkeling van Zijlhoek/De Woerd en toegespitst op de eerste ontwikkelingen ten behoeve van de bouw van Eli Lilly in dit gebied. De aanleiding hiervoor is het gesprek met &CREW die ons de vraag heeft gesteld of wij met onze gebieds- en uitvoeringskennis willen mee denken in een “optimale” ontsluiting van de Zonneveldslaan als bouwroute in combinatie met het gebruik van de Zonneveldslaan door huidig bestemmingsverkeer. Het betreft de periode vanaf ca april tot en met december 2026. Het doel van deze exercitie is om te kijken of Boskalis voor nu en in de toekomst een toegevoegde waarde kan zijn voor de nieuwebouw van Eli Lilly.

Dit document is opgesteld met de huidige kennis en kunde van Boskalis zonder verificatie/acceptatie van de bevoegde gezagen in het gebied. We weten dat er op diverse niveau's al overleg structuren aanwezig zijn en Boskalis op geen enkele manier daar op dit moment bij aangehaakt is. Wel kennen we de gevoeligheden in dit gebied met de diverse bestuurlijke stakeholders zoals Rijksvastgoeddienst [redacted] en [redacted] gemeente Katwijk [redacted] en BPD [redacted]

Het uitgangspunt is het plan gepresenteerd door &CREW, ons plan/advies is tot stand door in te zoomen op de risicovolle onderdelen met als basis dat de veiligheid van de weggebruikers bovenaan staat.

1.1 KLANTVERWACHTING

Dit project heeft grote impact op de omgeving en zal snel in de omgeving zichtbaar worden. In deze fase zoeken opdrachtnemer en opdrachtgever samen naar een optimale samenwerking waarin Boskalis zijn gebieds- en uitvoeringskennis zal inzetten om de opdrachtgever zo veel mogelijk te ontzorgen. Er is een wensbeeld van de situatie in 2026 gedeeld, Boskalis zal dit uitwerken naar een geaccepteerd plan door de wegbeheerder. Indien er voor een aantal maatregelen een verkeersbesluit nodig is zal Boskalis hierin het voortouw nemen door in overleg met het bevoegd gezag te treden zodat de benodigde stappen kunnen worden doorlopen.

1.2 VERKEERSMANAGEMENT

Voor de realisatie van deze werkzaamheden zal Boskalis gebruik maken van de huidige overlegstructuren in het Verkeersmanagement die opgezet zijn voor de realisatie van de HOV-busbaan. Verkeersmanagement is cruciaal voor het succes van het project. Bij verkeersmanagement wordt ernaar gestreefd dat de werkzaamheden veilig kunnen worden uitgevoerd en een minimale verkeershinder wordt gewaarborgd. Het doel hierbij is om minimale overlast te veroorzaken voor verkeersdeelnemers en de omgeving. We houden de situatie dusdanig in stand dat de doorstroming en veiligheid van het verkeer is gewaarborgd. Het verkeersplan stemmen we af in het BLVC overleg. Een verdere uitwerking en detaillering van de verkeersmaatregelen en de eventuele bewegwijzering vindt plaats in verkeersmaatregelenplannen/tekeningen. Dit wordt per fase opgesteld gedurende de uitvoering van het Werk. Daarnaast vindt afstemming plaats met de betrokken wegbeheerders, hulpdiensten, openbaarvervoersbedrijven en andere direct betrokken stakeholders. Er zullen afgestemd moeten worden hoe omgevingsmanagement en benodigde BLVC plannen hadden en moeten krijgen voor dit project.

ON dient voor het nemen van tijdelijke verkeersmaatregelen ontheffing of toestemming aan te vragen bij de betreffende wegbeheerder. Om dit proces zo soepel mogelijk te laten verlopen schakelt Boskalis een onderaannemer verkeersmaatregelen in. De onderaannemer is verantwoordelijk voor de aanvragen bij de desbetreffende wegbeheerder. Verder is ON verantwoordelijk om een verkeersmanagementoverleg te organiseren met relevante stakeholders met als doel een duidelijke afstemming van de te nemen maatregelen en de impact hier van op het project alsmede de betrokken weggebruikers per doelgroep.

1.3 PROCESAANPAK

We beginnen met een inventarisatie met wat er al uit de omgeving is opgehaald, dit doen wij door bij &CREW deze info op te halen. Graag worden wij onderdeel van de overleggen waarin verkeersafwikkeling/bereikbaarheid voor het bouwverkeer wordt behandeld. Deze info spiegelen we aan de verstrekte gegevens en onze ideeën. Indien we van mening zijn dat er aanvullend gesprekken nodig zijn met de stakeholders in het gebied zullen we hiervoor toestemming vragen aan &CREW. In overleg met onze huidige opdrachtgever (PZH) gaan we voorstellen om ons huidige verkeersoverleg uitbreiden te breiden met een onderwerp Zonneveldslaan.

1.4 INVENTARISATIE GEBIEDSWEGEN.

Gedeelte Randweg RVB-terrein

Deze weg is in beheer van de gemeente Katwijk vanwege de ontsluiting van de Zonneveldslaan en wordt op dit moment ook gebruikt voor bereikbaarheid keet Boskalis, gronddepot RVB terrein. Deze weg is niet toegestaan voor fietsverkeer. Voetgangers mogen de weg gebruiken om te voet naar de keet te komen. Aan het einde van de weg is er een 90 graden bocht en een T-aansluiting, hier de keuze maken of naar het hek van RVB terrein om naar het gronddepot te komen of links af tussen de gebouwen door van [REDACTED] richting de Voorschoterweg.

Gedeelte Zonneveldslaan van Leeuwen-Voorschoterweg

Dit gedeelte kenmerkt zich door dat er bedrijven zijn gevestigd en ook woningen staan. Hierdoor wordt de weg gebruikt door vrachtverkeer, autoverkeer en fietsers. De weg is recentelijk voorzien van wegverbredingen en een nieuwe deklaag. Ter plaatse van de Boerderij en de nog bewoonde woning zijn snelheid beperkende maatregelen toegepast.

1.5 MAATREGELEN ONTSLUITING 1^E FASE.

Voorgestelde ontsluiting 1^e fase (maximale belasting ca 100 vrachtwagens per etmaal op werkdagen)

1. Doordat kwetsbare verkeersdeelnemers niet op het gedeelte van de Randweg zijn toegestaan is zijn hier geen aanvullende maatregelen benodigd.
2. Ter hoogte van van Leeuwen zijn reeds verkeer remmende maatregelen aangebracht die er voor zorgen dan de snelheid van het verkeer laag houden. Hierdoor ontstaat er een situatie dat er een overzichtelijke situatie is gecreëerd.
3. Tijdens de reconstructie-/onderhoudswerkzaamheden vorig jaar aan de Zonneveldsweg is een gedeelte verbreed en zijn er passeerplaatsen aangelegd waardoor de beschikbaarheid van de weg voor voetgangers- en fietsverkeer en interactie met wegverkeer is verbeterd.

De conclusie is dat de verkeersveiligheid door toevoeging van bouwverkeer op deze weggedeeltes voldoende is.

Het blijft van belang om regelmatig te blijven monitoren naar het gedrag van de (toegevoegde) bouwverkeer op de huidige infrastructuur.



Aandachtspunten:

Beheersing verkeer op de Zonneveldslaan

Hoe gaan we het verkeer vanaf de Voorschoterweg enthousiasmeren om de Zonneveldslaan te mijden. Beginnen met (bouw)borden om doorgaand verkeer om te leiden en met bewoners/bestemmingsverkeer afspraken te maken over de impact met het bouwverkeer.

Gedeelte van Leeuwen:

Deze bocht bied niet voldoende breedte met twee vrachtwagens gelijktijdig te passeren op beide bochten is dit van toepassing, Bij dieplader transport sluit deze de gehele bocht af. Indien het zandtransport gaat lopen gaat de intensiteit van het gebruik drastisch omhoog en gaan er op deze locatie gevaarlijke situaties ontstaan. Als de intensiteit van het bouwverkeer en/of lengte transport toe gaat nemen zal er een ander bereikbaarheid ontwikkeld moeten worden voor dit weggedeelte. Net voorbij van Leeuwen bevinden zich twee parkeerplaatsen van bewoners, het zicht van de weggebruiker op deze parkeerplaatsen wordt belemmerd door opstallen langs de weg. Voor deze twee situaties zal er maatwerk moeten worden verricht. Ons voorstel is om dit met de gebruikers van de parkeerplaatsen te bespreken wat de meest veilige oplossing is.

Gedeelte Randweg Rijksvastgoedbedrijf

Gedeelte vanaf keet Boskalis naar Zonneveldslaan is te smal voor twee vrachtwagens. Het is wenselijk om dit gedeelte op korte termijn te verbreden en/of passeerplaatsen aan te leggen. We zullen eerst monitoren hoe het gedrag van de (vracht)auto's in het gebied is. Als er verdere beheersmaatregelen nodig zijn zal de eerste beheers maatregel zijn om gedurende werktijden (7:00 uur – 17:00 uur) verkeersregelaars neerzetten om het gedrag te reguleren. Zie markering 

Voorgestelde ontsluiting 2^e fase



Huidige situatie



Voorbeeld standaard werkwijze Boskalis, waarin de kerncompetenties van Boskalis zijn uitgelicht.

1.1 WAY OF WORKING

Boskalis realiseert zich terdege dat het succes uiteindelijk wordt bepaald door de manier waarop zij de projecten voor haar klanten ten uitvoer brengt. Een gedegen beheersing van de projecten is daarmee een van de speerpunten in de Boskalis bedrijfsstrategie. Het verschil wordt gemaakt met de Way of Working. Dit vormt de basis om effectief en efficiënt het werk uit te voeren en om goed samen te werken.



Het Boskalis **WAY OF WORKING** kwaliteitsmanagementsysteem is gericht op het bereiken van operational excellence, met een duidelijke focus op veilige en duurzame oplossingen en een consistente klantbenadering. De Boskalis Way of Working is meer dan systemen en procedures, het biedt een gedegen aanpak voor het initiëren, voorbereiden, uitvoeren en afronden van onze projecten. Tegelijkertijd zorgt het voor een goede diversiteit binnen onze teams van experts en bevordert het innovatie en samenwerking, waarbij de zorg voor mens en milieu en het handelen met respect en integriteit voorop staan. Dit is hoe we 'new horizons' creëren voor al onze stakeholders.



De Way of Working is een combinatie van een cultuurprogramma en een systeem. Het cultuurprogramma beschrijft wie we als Boskalis zijn en hoe we willen werken en geldt voor de gehele organisatie. Het systeem is opgebouwd uit processen, verdeeld over de hoofdfases van een project (INITIATE – PLAN – EXECUTE – COMPLETE). Het systeem ondersteunt projecten in de beheersing van hun project.

ONZE PRINCIPES

WE FOCUSSEN OP **HET BEGRIJPEN VAN ONZE KLANTEN EN CONTRACTEN**

WE DEFINIËREN EN BEREIKEN **DUIDELIJKE GEMEENSCHAPPELIJKE DOELEN**

WE ZIJN **IN CONTROLE** EN BEHEERSEN ONVERWACHTTE GEBEURTENISSEN

WE **LEREN VOORTDUREND** EN DELEN KENNIS

ONZE IDENTITEIT

VEILIGHEID IS DIEP VERANKERD DOOR ONS NINA PROGRAMMA

ALS **PROFESSIONALS** LUISTEREN WE OM TE BEGRIJPEN

ALS **TEAMSPELERS** ZETTEN WE ONS IN OM WIN-WIN OPLOSSINGEN TE REALISEREN

ALS **ONDERNEMERS** NEMEN WE ONZE VERANTWOORDELIJKHEID VOOR ONZE ACTIES

Onderdeel van het Cultuurprogramma zijn de Principes en Identiteit. Deze beschrijven hoe Boskalis medewerkers zijn (identiteit) en de mindset die hen stuurt in het dagelijkse werk (principes). In de opstartfase van een werk is

in de PSU en PFU's reeds aandacht besteed aan de principes en de identiteit. Onder andere op basis hiervan gaan OG en BKN tot gezamenlijke doelstellingen gekomen die zowel voor de voorbereidings- als bouwfase als voor de realisatiefase gelden.

1.1.1 FUNDAMENTALS

De Fundamentals zijn een verdiepingsslag van de WoW en helpen projectmanagers en -teams invulling te geven aan goed projectmanagement. Te beginnen door het gesprek te voeren met de klant en stakeholders om de wederzijdse verwachtingen goed af te stemmen. Tevens helpen ze het projectteam de gemeenschappelijke doelen te bepalen, het project richting te geven, goed in te richten en te beheersen. Zo wordt het project vanaf het begin succesvol opgepakt, voorbereid en uitgevoerd.

De Fundamentals geven inzicht in wat Boskalis belangrijk vindt, zoals onder meer veiligheid, duurzaamheid, een integrale benadering en omgevingssensitiviteit. Op deze onderwerpen wordt het projectteam optimaal ondersteund door stafafdelingen en vakgroepen. Op deze wijze verbeteren we als team en als organisatie continu. In bijlage VII is een visualisatie opgenomen van de Fundamentals verbonden aan de principes van de Way of Working.

1.1.2 WAY OF WORKING MANAGEMENTSYSTEEM

Het managementsysteem WoW is gecertificeerd op basis van de ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2018 en VCA**2008/05.1, alsook enkele milieu beoordelingsrichtlijnen (BRL's)

1.2 DE KLANT EN ANDERE STAKEHOLDERS

Door inzicht in wie en wat projectbeslissingen beïnvloedt en heeft beïnvloed geven we de aanzet tot het vertalen van interesses en belangen die voor het project relevant zijn.

1.3 VERKEERSMANAGEMENT

Verkeersmanagement is cruciaal voor het succes van het project. Bij verkeersmanagement wordt ernaar gestreefd dat de werkzaamheden veilig kunnen worden uitgevoerd en een minimale verkeershinder wordt gewaarborgd. Dit doen wij door verkeer om te leiden, en tijdelijk nieuwe situaties te realiseren. Het doel hierbij is om minimale overlast te veroorzaken voor verkeersdeelnemers en de omgeving. We houden de situatie dusdanig in stand dat de doorstroming en veiligheid van het verkeer is gewaarborgd. De verdere uitwerking betreffende verkeersmanagement doen wij in het Verkeersmanagementplan. Het verkeersmanagementplan stemmen we af in het BLVC overleg. Een verdere uitwerking en detaillering van de verkeersmaatregelen en de bewegwijzering vindt plaats in verkeersmaatregelenplannen/tekeningen. Dit wordt per fase opgesteld gedurende de uitvoering van het Werk. Daarnaast vindt afstemming plaats met de betrokken wegbeheerders, hulpdiensten, openbaarvervoersbedrijven en andere direct betrokken stakeholders.

ON dient voor het nemen van tijdelijke verkeersmaatregelen ontheffing of toestemming aan te vragen bij de betreffende wegbeheerder. Om dit proces zo soepel mogelijk te laten verlopen schakelt Boskalis een onderaannemer verkeersmaatregelen in. De onderaannemer is verantwoordelijk voor de aanvragen bij de desbetreffende wegbeheerder. Verder is ON verantwoordelijk om een verkeersmanagementoverleg te organiseren met relevante stakeholders met als doel een duidelijke afstemming van de te nemen maatregelen en de impact hier van op het project alsmede de betrokken weggebruikers per doelgroep.