

Naam overleg Stuurgroep HOV Schiphol Oost

Locatie Haarlem, Houtplein, 1.02 oost

Datum 27 maart 2015

Tijdstip begin: 15.00 eind: 16.30

Uw contactpersoon



BEL/VV



Agenda

1|1

Agendapunten

1. Opening en mededelingen
2. Verslag van 19 december 2014
3. Vaststelling VO deelproject 2
4. Vaststelling VO deelproject 3 en 4
5. Planningsnotitie
6. Overzicht projectkosten
7. Samenwerkingsovereenkomst
8. Rondvraag
9. Datum volgende vergadering

Stuurgroepnotitie - HOV-oost Deelproject 2 –Definitief Ontwerp

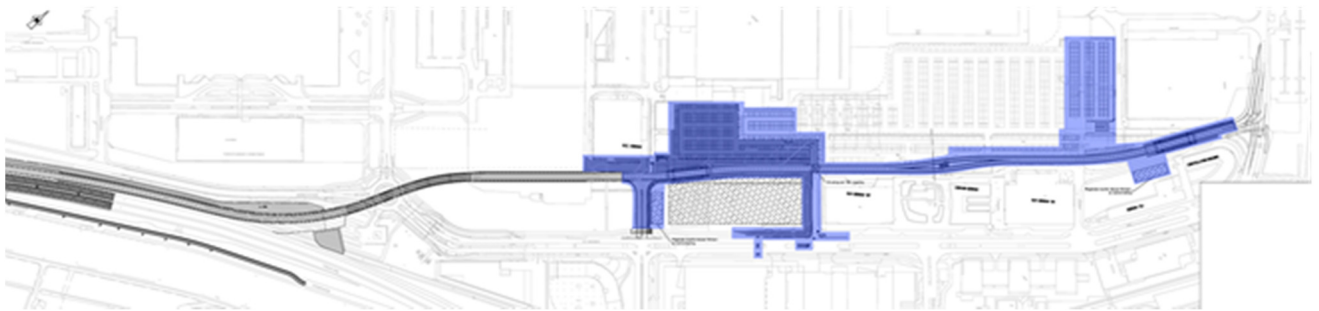
Van: ██████████

Aan: HOV-oost Stuurgroep

Datum 27 maart 2017

Betreft: Goedkeuring HOV-oost Deelproject 2 Definitief Ontwerp

Voor de aanleg van een HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) busbaan zijn binnen dit project diverse deelprojecten benoemd. Hiervoor is het ontwerp en de uitvoering van deelproject 2 toegewezen aan Schiphol. Het doel van deze notitie is het verkrijgen van goedkeuring op het Definitief Ontwerp inclusief kostenraming en planning.



Figuur 1. Demarcatie deelproject 2

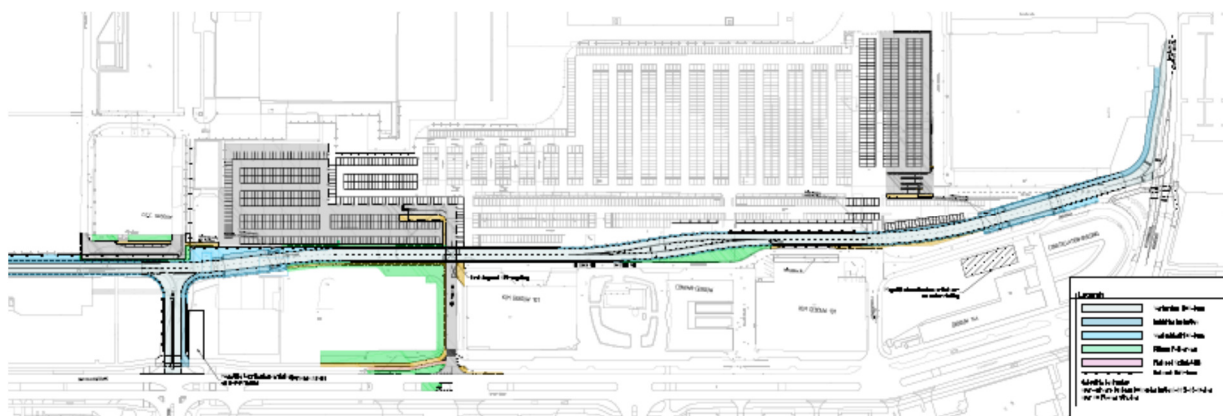
Scope

Deelproject 2 richt zich op het functievrij maken van het tracé van de busbaan van de kruising Hendrik Walaardt Sacréstraat/Oostgat tot en met gebouw 201 (OCC-gebouw). De scope is op hoofdlijnen als volgt:

- functievrij maken busbaantracé tracé hendrik walaardt sacréstraat t/m occ
 - verwijderen en evt. verplaatsen straatmeubilair, verharding en funderingsmateriaal
- aanpassen hwa-stelsel tbv busbaan (exclusief aansluitingen op HWA-stelsel)
- aanpassen gebied p57 (waaronder compensatie parkeerplaatsen en verplaatsen entree P57 en verplaatsen fietsenstallingen)
- aanpassen occ parkeren
- aanpassen huidige infrastructuur op situatie busbaan (Stationsplein)
- verplaatsen / aanpassen periferiehek nabij OCC parkeerplaats
- aanpassen gebied rond OCC
- tourniquet occ
- verleggen kabels en leidingen AAS (inclusief coördinatie kabels en leidingen derden)

Definitief Ontwerp

Door Schiphol is op basis van de scope en het voorontwerp van de busbaan (deelproject 3) een Definitief Ontwerp uitgewerkt.



Figuur 2 ontwerp deelproject 2

Dit ontwerp is uitgewerkt door Heijmans in een Definitief Ontwerp met werkschrijving. De bijbehorende documenten zijn opgenomen in bijlage 1. Ook de bijbehorende werkzaamheden staan hier beschreven.

Voor het functievrij maken van het tracé van de busbaan moeten kabels en leidingen van Schiphol worden verlegd. Hiervoor zijn ontwerpen opgesteld in het gebied van Oostgat en Scrayershoek, nabij OCC. Hier vinden de verleggingen plaats ten behoeve van deelproject 2. Voor aanleg fly-over en aansluiting op Fokkerweg zijn ook ontwerpen opgesteld die onder deelproject 3 vallen.

De ontwerpen zijn nog onder voorbehoud van goedkeuring van KLM en Schiphol Directie.

De ontwerpen hiervan zijn opgenomen in bijlage 2.

Kostenraming inclusief VAT-kosten

Bij het DO is een kostenraming op DO-niveau opgesteld. Uitgangspunten van deze kostenraming zijn:

- Gebaseerd op document 1513047-FDT047-G-overzichten alle ontwerpen d.d. 13-03-2015 en bijbehorende tekeningen genoemd in bijlage 1;
- Ontwerpnote Heijmans 1513047-RAP001 d.d. 05-11-2014;
- 141217 HOV Oost V1 2a (ISS Kostenraming)
- Exclusief consequenties extra solitaire gelijkvloerse oversteek P57;
- Exclusief weg aanpassing aansluiting Hendrik Walaardt Sacréstraat
- Exclusief kostenraming verleggen kabels en leidingen AAS deelproject 3.
- Investerings niet opgenomen in deelproject 2 worden opgenomen in deelproject 3.
- DO-raming is nog onder voorbehoud goedkeuring Schiphol directie

Het totale subsidiebedrag voor Schiphol is [REDACTED]. In bijlage 3 is de gehele kostenraming opgenomen. De bedragen zijn op basis van een Definitief Ontwerp met uitzondering van de saneringskosten. Deze zijn op basis van VO (met bijbehorend risicopercentage van 25%). Ook zijn in dit overzicht de berekening van de grondwaarde opgenomen.

Deze bedragen worden in de UO- fase verder uitgewerkt en vastgesteld. Vervolgens zal op basis van het dan geraamde investeringsbedrag goedkeuring aan de Directie van Schiphol Group worden gevraagd en bij goedkeuring wordt subsidie aangevraagd bij het project HOV-oost.

Voor afkoopgrondwaarden gelden de volgende bedragen:

Afkoop perceel 239:	€	■
Afkoop begane grond fly-over:	€	■
Totaal afkoop:	€	■

Schiphol wil, zoals bovenstaand aangegeven, de subsidieaanvragen aanvragen na de uitwerking van het uitvoeringsontwerp. De redenen hiervoor zijn dat:

- Het uitvoeringsontwerp meer nauwkeurigheid geeft in het ontwerp en de uitvoering van de werkzaamheden;
- De kostenraming daarom ook nauwkeuriger kan worden afgegeven op basis van offertes van de civiele werkzaamheden (Heijmans en Heras) en voor kabels en leidingen AAS (Heijmans, BAM en ST) in plaats van op ramingen;
- Er momenteel ook andere projecten op Schiphol Oost worden gerealiseerd waarmee synergie in de uitvoering kan worden behaald. Eén van die projecten is Groot Onderhoud HWA.
- De integrale planning beter kan worden opgesteld wanneer ook het gedeelte van deelproject 2 verder is uitgewerkt. De fasering kan dan ook worden uitgewerkt en dan is het duidelijk welke werkzaamheden parallel kunnen worden uitgevoerd (denk aan civiele werkzaamheden tegelijkertijd met verleggen kabels en leidingen). Daarmee samenhangend kan beter worden gekeken welke tijdelijke maatregelen nodig zijn in het gebied rond P57 en OCC en kan nadere afstemming met KLM hierover worden gedaan
- Momenteel nog het aanvullend bodemonderzoek loopt voor perceel 239. Met de verdere uitwerking van het uitvoeringsontwerp kan dit onderzoek worden afgerond en kan een betere kostenraming voor de sanering worden opgesteld en is het beter inzichtelijk welke investering door Schiphol intern moet worden aangevraagd;
- De kwaliteitseisen voor het gehele project verder worden uitgewerkt en input van Schiphol hieraan wordt geleverd. Dit draagt bij aan een verdere verdieping van het integrale ontwerp;
- De compensaties van grondwaarden definitief kunnen worden gemaakt en worden vastgesteld.

De VAT-kosten zijn in de kostenraming verwerkt. In de kostenraming komen de VAT-kosten boven de gestelde 16%. Voornaamste reden hiervoor is dat er kosten zijn en worden gemaakt voor omgevingsmanagement (waaronder KLM en andere huurders in het gebied van de busbaan), begeleiding kabels & leidingen en extra reistijd naar projectlocatie.

De VAT-kosten en een nadere onderbouwing hiervan zijn opgenomen in bijlage 4.

Planning deelproject 2

Voor deelproject 2 is een planning opgesteld die in het UO verder wordt uitgewerkt en op de fasering en uitvoering wordt afgestemd. Daarnaast wordt gekeken wat de planning is van andere projecten in dat gebied en de overall planning van HOV-oost. Schiphol zal als er eisen zijn voor de planning van de aannemer van de Provincie indienen in de UO-fase.

De planning van deelproject 2 ziet er op hoofdlijnen als volgt uit, een gedetailleerde planning is opgenomen in bijlage 5:

Planning deelproject 2

- Maart 2015: Vaststellen DO
- Apr-aug 2015: Uitwerken uitvoeringsontwerp en bestekken kabels en leidingen
- Juli-Aug 2015: Financiering bespreken /
- Augustus 2015: Vaststellen UO + kostenraming
- Sep 2015: Financieringstrajecten SRA, Provincie en Schiphol
- Okt-Nov Voorbereiding uitvoering*
- November 2015: Start uitvoering*
- Q3 2016: Oplevering*

**Planning nader afstemmen met uitvoerende partijen en andere projecten op Schiphol*

Gevraagde goedkeuring

Aan de Stuurgroep wordt gevraagd om:

1. Goedkeuring te geven op de scope van deelproject 2 met bijbehorend Definitief Ontwerp;
2. Het DO verder uitwerken in een UO inclusief kostenraming met VAT-kosten ter indiening van de subsidie
3. Nadere afstemming te doen met de Provincie over de bedragen voor afkoop van de gronden.

Bijlage 1 - Documenten en werkzaamheden DO deelproject 2

Documenten

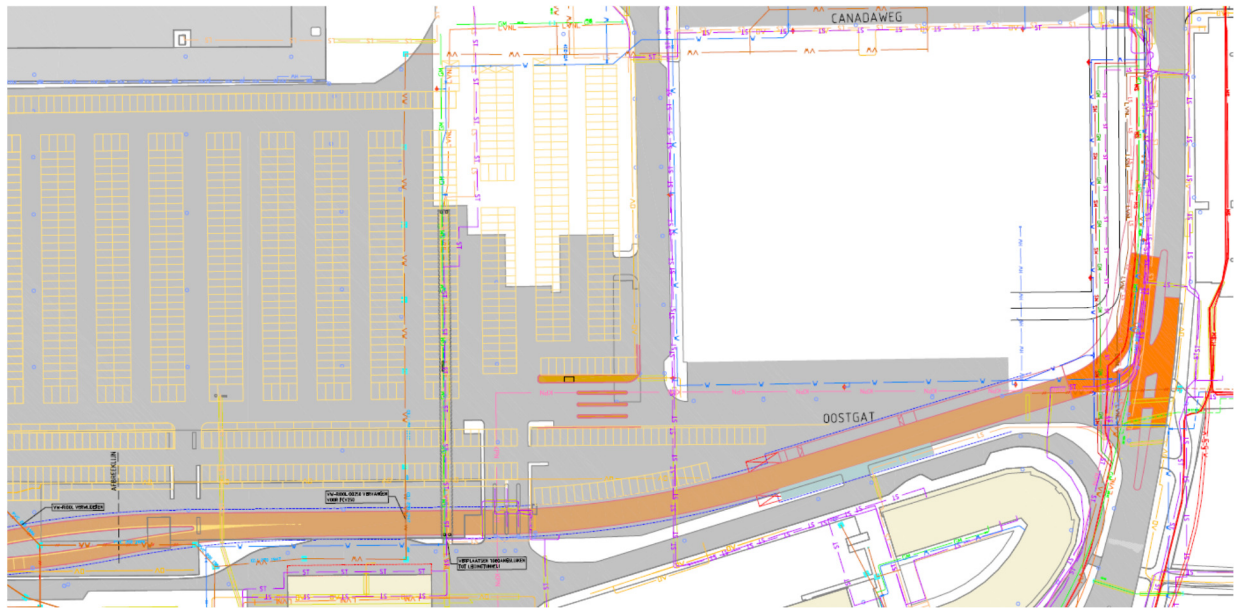
- 1513047-FDT047-G-overzichten alle ontwerpen d.d. 13-03-2015
- 61227-CT02-B Opbreekwerkzaamheden HOV-baan
- 61228-CT03-B-HWA-aanpassingen HOV-baan
- 61265-CT40-C-Bestaande situatie OCC
- 61266-CT41-C-Opbreekwerkzaamheden
- 61267-CT42-D-Nieuwe situatie OCC
- 61268-CT43-B-MKR
- 61269-CT44-B-DSN
- 61275-CT-50-C-Bestaande situatie P57
- 61276-CT51-C-Opbreekwerkzaamheden P57
- 61277-CT52-D-Nieuwe situatie P57-blad1
- 61278-CT53-D-Nieuwe situatie P57-blad2
- 61279-CT54-B-DSN P57
- 61295-ET01-P57 TGB Definitieve lokaties-versie-B-20141024
- 61296-ET02-P57-TGB-LS-versie-B-20141024
- 61297-ET03-P57 TGB Laadpalen-EVBox-versie-B-20141024
- 61298-ET04-P57 TGB ZS-versie B-20141024
- 61299-ET05-P57- OV-versie B-20141024
- 142066-CT70-B-Bestaande situatie
- 142067-CT71-B-Opbreken
- 142068-CT72-B-Nieuwe situatie
- 142069-CT73-B-HWA-werkzaamheden
- 162079-A3-pakket sektiekast SK022-4-3- ter info-
- 1513047-BST-001-2 0-HOV-oost
- 1513047-FDT10-A-Hekwerken t.b.v. Heras
- Reactiematrix concept DO HOV-oost_20141024
- 153047-Ontwerpnotitie HOV-oost_20141105
- 141217 HOV Oost V1 2a (ISS)

Werkzaamheden t.b.v. deelprojecten 2

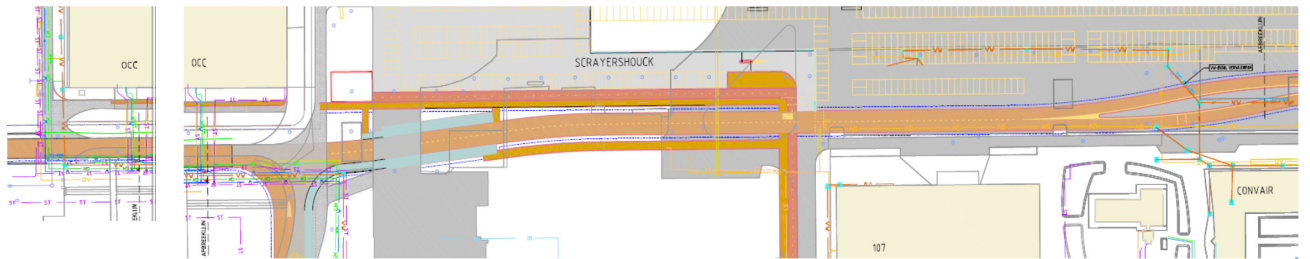
- Verleggen kabels en leidingen, E, W en telecom Hendrik Walaardt Sacréstraat;
- P-compensatie: opbreken, grondwerk, HWA, kabelwerk;
- P-compensatie: aanbrengen fundering, verharding, markering;
- Aanpassen markering gedeelte bestaande P57.
- Verwijderen verharding, fundering, straatmeubilair tbv tracé HOV-oost;
- Verwijderen en verleggen HWA;
- Vervangen HWA-leidingen tpv kruisingen met tracé HOV-oost.
- Vrijgemaakte tracé afzetten met bouwhekken;
- T.p.v. huidige toegangen, tijdelijke doorsteken maken mbv betonplaten.
- CT-werkzaamheden nieuwe entree P57;
- ET- kabelwerk, mantelbuizen entree P57;
- Omzetten slagboominstallatie, kentekenherkenning, kasten, etc.;
- In gebruikname nieuwe entree P57;
- Vrijgemaakte tracé afzetten met bouwhekken;
- Verwijderen verharding, fundering, straatmeubilair tbv HOV-oost/OCC;
- Verwijderen, verleggen en vervangen HWA;
- Aanpassen aansluiting op Stationsplein, incl. verwijderen bushalte;

- P-OCC: aanbrengen fundering, verharding, markering;
- Vrijgemaakte tracé afzetten met bouwhekken;
- Tijdelijke verharding kruising toegang naar P-OCC met HOV-oost;
- Tijdelijke bushalte op Stationsplein.
- Aanpassen markering gedeelte P-OCC;
- Omzetten slagboominstallatie P-OCC (door derden);
- In gebruikname P-OCC
- Verwijderen verharding, fundering, straatmeubilair tbv HOV-oost/OCC;
- Verwijderen, verleggen en vervangen HWA;
- Vrijgemaakte tracé afzetten met bouwhekken.
- In gebruikname P-OCC
- Aanpassen voorterrein OCC: verharding, fundering, HWA;
- Verleggen kabels en leidingen nabij OCC-gebouw
- Aanpassen hekwerken
- Aanpassen hwa-stelsel

Bijlage 2 – Ontwerpen omleggen kabels en leidingen



Deel Oostgat



Deel Scrayershoek en OCC

Bijlage 3 – Kostenraming deelproject 2 HOV-Oost

code	Onderwerp	Raming
1.1	Historische ontwerpkosten nav scopewijzigingen	
1.2	Ontwerpkosten VO / DO deelproject 2	
1	Ontwerpkosten	
2.1	Civiele werkzaamheden perceel 3 (Heijmans)	
2.2	Civiele werkzaamheden perceel 4 (Heras)	
2	Civiele werkzaamheden	
3.1	Kabels en werkzaamheden AAS E (WH-techniek)	
3.2	Kabels en werkzaamheden AAS W (BAM)	
3.3	Kabels en leidingen telecom (ST)	
3	Kabels en leidingen deelproject 2a	
4	Risicobudget 10%	
	BOUWKOSTEN	
5.1	Projectmanager en toezichthouder PLUS (uitvoering)	
5.2	UO kosten (Heijmans)	
5.3	Veiligheidsdeskundige	
5.4	Notulist	
5.5	Projectmanagement en engineering kabels en leidingen	
5.6	Inzet kostendeskundige UO	
5	Advies & projectmanagement uitvoering	
6.1	Bijdrage AMS HWA	
6	BIJDRAGE SCHIPHOL	
	INVESTERINGSKOSTEN CAT 1	
7.1	Bodemonderzoeken	
7.2	Sanering thv Parkeergarage H14	
7.3	Sanering thv perceel 239	
7.4	Sanering thv P57	
7.5	Risicobudget 25%	
7	Sanering Schiphol	
	INVESTERINGSKOSTEN CAT 3	
8.1	Afkoop perceel 239	
8.2	Afkoop fly-over begane grond	
8	Kosten grondwaarde	
	TOTAAL HOV-oost Schiphol	

Bijlage 4 – VAT-kosten

Leverancier	Opdracht	Bedrag
Heijmans	startopdracht ontwerp VO	
Heijmans	ontwerp VO week 39-41 2013	
Heijmans	ontwerp VO 42 t/m wk 52 2013	
Heijmans	ontwerp VO wk 1-9 2014	
Steigenberger	ontwerp / begeleiding	
Evers Adviesbureau	begeleiding financiering VO	
PLUS	ontwerp juli - november 2013	
PLUS	ontwerp dec 2013	
PLUS	ontwerp januari - augustus 2014	
WH techniek	ontwerp AAS k&L e (AB-weg)	
ST	Ontwerpwerkzaamheden AB-weg	
BAM	ontwerp	
BAM	ontwerp proefsleuven	
ST	VAT 2A+ 2B	
WH Techniek	ontwerp AAS k&L e (dlp)	
BAM	ontwerp (dlp)	
VWB	ontwerp	
Cofely	ontwerp	
Siemens	inventarisatie	
Gem Haarlemmermeer	Omgevingsvergunning dlp	
Heijmans	ontwerp DO+	
Heijmans	ontwerp DO+	
Heijmans	ontwerp DO+	
Evers Adviesbureau	aanvulling begeleiding DO	
PLUS	ontwerp september - december 2014	
PLUS	ontwerp januari - maart 2015	
Totaal VAT VO/DO		
Heijmans	Uitvoeringsontwerp	
PLUS	April 2015-mei 2016	
ST	Projectmanagement uitvoering	
ARBO vitale	Begeleiding uitvoering	
BIMS	Notulist	
AAS K&L begeleiding		
WTB	Projectmanagement uitvoering en eng	

AAS K&L begeleiding EL	Projectmanagement uitvoering en eng	██████████
Evers Adviesbureau	Begeleiding UO	██████████
Totaal VAT uitvoering		██████████
Totaal VAT		██████████
AB-weg engineering		██████████
Kosten doorlaatpost 2		██████████
Kosten oversteek		██████████
Uren PLUS onderzoek fly-over		██████████
Uren PLUS Fokkerweg		██████████
Ontwerpkosten vervallen varianten		██████████
Ontwerpkosten VO/ DO		██████████
TOTAAL VAT-kosten FVM Schiphol Fase 2		██████████
Bouwkosten		██████████

De VAT-kosten voor project HOV-oost voor Schiphol bestaan uit uren voor PLUS, inhuur van diensten (notulist en veiligheidskundige) en uren begeleiding kabels & leidingen. Deze uren worden besteed door diverse rollen, zoals projectmanager, risicomanager, opzichter en planner. Deze uren worden doorbelast aan het project. Het benodigde budget hiervoor dient de opdrachtgever te verzorgen.

De projectmanager PLUS is verantwoordelijk voor de aansturing van het project, van definitiefase tot en met de evaluatie.

Taken van de projectmanager zijn:

- Voorbereiden, realiseren en/of monitoren van de uitvoering van het projectplan teneinde projectresultaten te realiseren in lijn met de projectdoelstellingen en het programma van eisen.
- Regelmatig overleg en afstemming met interne afdelingen en externe partijen, omgevingsmanagement met stakeholders, zoals huurders van de gebouwen.
- Overleggen ten behoeve van kabels & leidingen;
- Gespreksonderwerp is vooral operationele zaken en projectvoortgang
- Verkrijgen van draagvlak voor het project en goedkeuring van producten die worden opgeleverd door het project bij de betrokken stakeholders (zowel intern als extern Schiphol Group)
- Overdragen van project(en) aan de beheersorganisatie volgens gestelde richtlijnen door middel van een volledig projectdossier, evalueren van het project en de resultaten en

signaleren van verbetermogelijkheden met betrekking tot het proces en het product voor voortdurende verbetering van (de kwaliteit van) het projectproces.

De opzichter ondersteunt de projectmanager op het bouwterrein met betrekking tot projectvoortgang.

- Bewaakt de kwaliteit van de uitvoering van de aannemer
- Faciliteert de aannemer in Schipholprocedures en operationele zaken.
- Bekijkt of de aannemer de meest efficiënte manier van werken toepast
- Controleert het werk aan de hand van de ontwerpen

Schiphol Oost zal vanuit Schiphol Centrum worden aangereden en zal voor de projectmanager en opzichter extra reistijd met zich meebrengen. Deze uren zijn voor dit project meegenomen.

Het aantal uren dat is ingeschat is voor de begeleiding per maand. De uren voor begeleiding kabels en leiding is voor het gehele project. De daadwerkelijke uren en kosten worden verrekend met het project.

Bijlage 4 - Planning deelproject 2 HOV-oost

Taaknaam	Duur	Begindatum	Einddatum
HOV_ Schiphol-oost deelproject 2	805 dagen	maa 12-8-13	vri 9-9-16
HOV-Oost gedeelte SPL	805 dagen	maa 12-8-13	vri 9-9-16
VO/DO deelproject 2	436 dagen	maa 12-8-13	maa 13-4-15
Overleg kostenverdeling (raming DO) deelproject 2	15 dagen	maa 9-3-15	vri 27-3-15
Stuurgroep kostenverdeling (DO) deelproject 2 (goedkeuring DO)	1 dag	vri 27-3-15	vri 27-3-15
UO civiel	55 dagen	maa 30-3-15	vri 12-6-15
Opdrachtverstrekking aan Heijmans	5 dagen	maa 30-3-15	vri 3-4-15
Opstellen uitvoeringsontwerp	30 dagen	maa 6-4-15	vri 15-5-15
Review uitvoeringsontwerp	10 dagen	maa 18-5-15	vri 29-5-15
Verwerken reviewcommentaar	10 dagen	maa 1-6-15	vri 12-6-15
UO kabels en leidingen	60 dagen	maa 30-3-15	vri 19-6-15
Opdrachtverstrekking BAM, WH Techniek en ST	5 dagen	maa 30-3-15	vri 3-4-15
Opstellen uitvoeringsontwerp	30 dagen	maa 6-4-15	vri 15-5-15
Review uitvoeringsontwerp	10 dagen	maa 18-5-15	vri 29-5-15
Opstellen kostenramingen	15 dagen	maa 1-6-15	vri 19-6-15
Fasering en tijdelijke maatregelenplan	40 dagen	maa 6-4-15	vri 29-5-15
Opstellen fasering	15 dagen	maa 6-4-15	vri 24-4-15
Afstemmen fasering	15 dagen	maa 27-4-15	vri 15-5-15
Vaststellen fasering	10 dagen	maa 18-5-15	vri 29-5-15
Bodemonderzoek	55 dagen	maa 16-3-15	vri 29-5-15
Aanvullend bodemonderzoek	10 dagen	maa 16-3-15	vri 27-3-15
Resultaten verwerken	20 dagen	maa 30-3-15	vri 24-4-15
Opstellen kostenraming	15 dagen	maa 27-4-15	vri 15-5-15
Ontvangen kostenraming en beoordeling	10 dagen	maa 18-5-15	vri 29-5-15
Compensatie perceel 239	60 dagen	maa 30-3-15	vri 19-6-15
Gesprekken SRE - KLM	6 wkn	maa 30-3-15	vri 8-5-15
Gesprekken SRE - Provincie	6 wkn	maa 11-5-15	vri 19-6-15
Vaststellen bedrag compensatie perceel 239	0 dagen	vri 19-6-15	vri 19-6-15
Kostenraming UO	15 dagen	maa 15-6-15	vri 3-7-15
Opstellen kostenraming UO	15 dagen	maa 15-6-15	vri 3-7-15
Leveren ontwerp en concept kostenraming UO	0 dagen	vri 3-7-15	vri 3-7-15
Subsidie-aanvraag	80 dagen	maa 6-7-15	vri 23-10-15
Overleg kostenverdeling (raming UO+) deelproject 2	40 dagen	maa 6-7-15	vri 28-8-15
Stuurgroep kostenverdeling (UO) deelproject 2	0 dagen	vri 28-8-15	vri 28-8-15
Opw. SRA I-deelproject naar Uitvoeringsdeelproject (Subsidie) tbv deelproject2	7 wkn	maa 31-8-15	vri 16-10-15
Aanvraag subsidieverlening (voorbereiding vanuit Schiphol)	3 wkn	maa 31-8-15	vri 18-9-15
Vorbereiding Subsidieverlening aan Schiphol deelproject 2 UO	20 dagen	maa 21-9-15	vri 16-10-15
Gunning subsidie aan Schiphol	5 dagen	maa 19-10-15	vri 23-10-15

Opstellen Beslisdocument SRE	40 dagen	maa 6-7-15	vri 28-8-15
Indienen Beslisdocument MT SRE	5 dagen	maa 31-8-15	vri 4-9-15
Indienen Beslisdocument CB of IC	5 dagen	maa 7-9-15	vri 11-9-15
Vorbereiding uitvoering deelproject 2 Functievrij maken t/m OCC (civiel)	50 dagen	maa 26-10-15	vri 1-1-16
Opdrachtverstrekking Heijmans	5 dagen	maa 26-10-15	vri 30-10-15
Vorbereiding uitvoering	45 dagen	maa 2-11-15	vri 1-1-16
Vorbereiding uitvoering verleggen K&L Sacrestraat t/m OCC deelproject 2	65 dagen	maa 26-10-15	vri 22-1-16
Opdrachtverstrekking Heijmans, BAM en ST	5 dagen	maa 26-10-15	vri 30-10-15
Besteltijd kritische kabels	60 dagen	maa 2-11-15	vri 22-1-16
Vorbereiding uitvoering	55 dagen	maa 2-11-15	vri 15-1-16
Uitvoering	160 dagen	vri 1-1-16	vri 12-8-16
Uitvoering deelproject 2 Functievrij maken t/m OCC (civiel) (planning Heijmans ntb)	160 dagen	vri 1-1-16	vri 12-8-16
Start uitvoering	0 dagen	vri 1-1-16	vri 1-1-16
Fase 1	20 dagen	maa 4-1-16	vri 29-1-16
Fase 2	20 dagen	maa 1-2-16	vri 26-2-16
Fase 3	20 dagen	maa 29-2-16	vri 25-3-16
Fase 4	20 dagen	maa 28-3-16	vri 22-4-16
Fase 5	20 dagen	maa 25-4-16	vri 20-5-16
Fase 6	20 dagen	maa 23-5-16	vri 17-6-16
Fase 7	20 dagen	maa 20-6-16	vri 15-7-16
Fase 8	20 dagen	maa 18-7-16	vri 12-8-16
Uitvoering kabels en leidingen AAS deelproject 2 (ntb)	165 dagen	vri 22-1-16	vri 9-9-16
Start uitvoering	0 dagen	vri 22-1-16	vri 22-1-16
Legwerk	55 dagen	maa 25-1-16	vri 8-4-16
Koperlassen/overnames/changes	80 dagen	maa 11-4-16	vri 29-7-16
Glasvezellassen/overnames/changes	80 dagen	maa 11-4-16	vri 29-7-16
Verwijderen oude kabels / afwerking	30 dagen	maa 1-8-16	vri 9-9-16
Gereed voor overdracht	0 dagen	vri 9-9-16	vri 9-9-16
Bodemsaneringen	110 dagen	maa 2-11-15	vri 1-4-16
Opstellen saneringsplan	10 dagen	maa 2-11-15	vri 13-11-15
Vorbereiding uitvoering sanering	30 dagen	maa 16-11-15	vri 25-12-15
Uitvoering sanering	14 wkn	maa 28-12-15	vri 1-4-16
Overdracht deelproject 2 (functievrij) naar Provincie	0 wkn	vri 9-9-16	vri 9-9-16

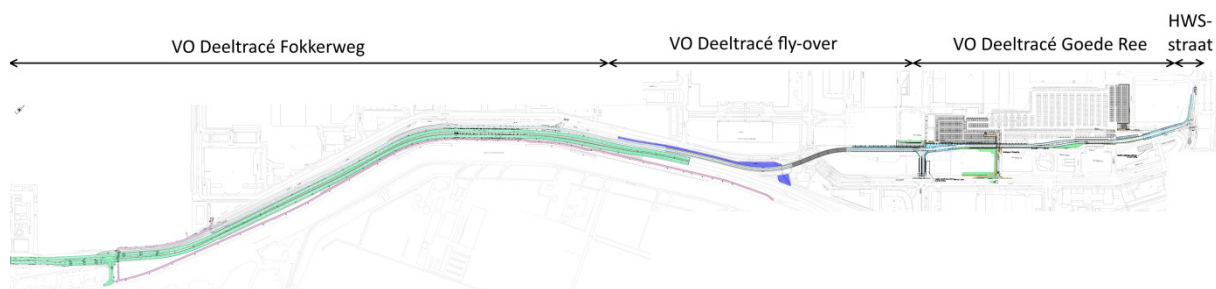
Stuurgroepnotitie Vaststelling VO-2015

(27 maart 2015)

Het VO is bedoeld om aan te tonen dat het project haalbaar en maakbaar is en om de ruimtelijke inpassing op hoofdlijnen vast te leggen. Het VO is met betrokken partijen (gemeente Haarlemmermeer, Schiphol, KLM en het Hoogheemraadschap) besproken. In de projectgroep is door deze partijen akkoord gegeven op het VO. De stuurgroep wordt gevraagd het VO vast te stellen.

Het VO-2015 bestaat uit de volgende deeltracés:

- deeltracé Fokkerweg / Schipholdijk (deelproject 3);
- deeltracé fly-over doorlaatpost 2 (deelproject 3);
- deeltracé Goede Ree (deelproject 3);
- deeltracé Hendrik Walaardt Sacréstraat (deelproject 4).



Deeltracé Fokkerweg

Het deeltracé Fokkerweg betreft de aanleg van een nieuwe rijbaan van de Fokkerweg voor het verkeer van zuid naar noord, de omvorming van de bestaande rijbaan zuid-noord naar noord-zuid en de omvorming van de bestaande rijbaan noord-zuid naar busbaan.

Voor deeltracé Fokkerweg heeft het Project op advies van HHR geanticipeerd op de vaststelling van het nieuwe leggerprofiel. Het ontwerp en de raming zijn hierop aangepast. In eerste instantie leek deze aanpassing kostenneutraal uit te vallen. Vanwege de slechte bodem, de kwaliteit van de huidige dijk en aanvullende uitvoeringseisen, lijken de kosten beduidend hoger uit te vallen. Dit risico zal beter inzichtelijk gemaakt moeten worden.

In het deeltracé Fokkerweg is een nooduitgang vanaf het Schiphol terrein bij hek 4 geprojecteerd. Dit onderdeel wordt nu niet vastgesteld.

De kosten worden geraamd op ██████ €. Bijlage I en II tonen het ontwerp respectievelijk de raming van dit deeltracé.

Deeltracé Fly-over

Het deeltracé fly-over betreft de aanleg van een fly-over die deeltracé Fokkerweg verbindt met deeltracé Goede Ree. De grondlichamen van de fly-over zijn grotendeels uitgevoerd met keerwanden in plaats van taluds. De kosten worden geraamd op ██████ €. Bijlage III en IV tonen het ontwerp respectievelijk de raming van dit deeltracé.

Deeltracé Goede Ree

Het deeltracé Goede Ree betreft de aanleg van het tracé van de busbaan op het terrein van Schiphol, inclusief de herinrichting van P57 en de aanleg van een gelijkvloerse oversteek ter

hoogte van P57. De kosten worden geraamd op ■■■ M€. Bijlage V en VI tonen het ontwerp respectievelijk de raming van dit deeltracé.

Deeltracé Hendrik Walaardt Sacréstraat

In het deeltracé Hendrik Walaardt Sacréstraat sluit de busbaan aan op de Hendrik Walaardt Sacréstraat middels een VRI-kruising, inclusief aanpassing aan infrastructuur voor langzaam verkeer. Oorspronkelijk zat dit deeltracé inbegrepen bij het ontwerp voor deeltracé Goede Ree, maar vanwege de grote raakvlakken met infrastructuur van Schiphol is het voorstel om dit deeltracé over te hevelen naar scope Schiphol als deelproject 4. Schiphol werkt dit dan verder uit in haar UO. Het ontwerp is vastgelegd in het DO augustus 2013 en in december 2013 door de stuurgroep goedgekeurd.

De kosten worden geschat op ■■■ M€.

Noodzakelijke besluiten

De stuurgroep wordt gevraagd om:

1. Akkoord te gaan met het VO deelproject 3 bestaande uit;
 - a. deeltracé Fokkerweg / Schipholdijk;
 - b. deeltracé fly-over doorlaatpost 2;
 - c. deeltracé Goede Ree;
2. Het ontwerp van deelproject 4 deeltracé Hendrik Walaardt Sacréstraat her te bevestigen.
3. Schiphol te verzoeken om deelproject 4 nader uit te werken tot UO niveau
4. PNH te verzoeken om met HHR te verkennen welke optimalisaties mogelijk/nodig zijn om tot een werkbare en qua kosten billijke wijze van realisatie te komen voor het tracédeel Fokkerweg/ Schipholdijk in het licht van de nieuwe legger.

Bijlage I - Ontwerp Fokkerweg

Bijlage II - Raming Fokkerweg

Bijlage III - Ontwerp fly-over

Bijlage IV - Raming fly-over

Bijlage V - Ontwerp Goede Ree

Bijlage VI - Raming Goede Ree

Project HOV-baan Fokkerweg
Deelraming Variant 2b nieuwe legger
Projectfase Voorlopig ontwerp

Scopebeschrijving en/of uitgangspunten

UITGEGAAN VAN:

- Raming van investeringskosten met bandbreedte 25%
- Hoeveelhedenlijst d.d. 27-08-2014
- Tekeningen SPL-75001-30-11-01 t/m SPL-75001-30-37-03

Uitgangspunten:

- Dikte en mate van teerhoudendheid van te verwijderen asfaltverhardingen zijn aannames
- Geen hergebruik van vrijgekomen materialen, indien mogelijk wordt grond wel hergebruikt
- Vrijgekomen materialen zijn schoon (eventueel vrijkomende grond heeft kwaliteit wonen of schoner)
- Geen grondverbetering bij rioleringen

- Opbouw verharding HOV/Fokkerweg:
30 mm asfalt: gemodificeerd SMA
50 mm asfalt: gemodificeerde tussenlaag
160 mm asfalt: onder- en tussenlagen
300 mm hydraulisch menggranulaat
500 mm zand voor zandbed

- Opbouw fietspad
30 mm asfalt: deklaag - rood
70 mm asfalt: onder- en tussenlagen
200 mm menggranulaat
300 mm zand voor zandbed

Nader te detailleren bouwkosten zijn onder andere (indicatie, lijst niet uitputtend):

- Verwijderen kantopsluitingen en goten
- Verwijderen inrichting, verlichting etc
- Aanbrengen verhardingen achter halteplaatsen, kolken etc
- Aansluitingen bestaande wegen (frezen), aanbrengen straatlagen etc
- Verwijderen en aanbrengen bebording
- Aan/afsluiten te verplaatsen lichtmasten, aanpassen schakelkasten
- Aanbrengen kleinschalige inrichting

RISICO'S

- In de objecten is rekening gehouden met objectgebonden risico's, het betreft een voorziening voor met name technische risico's
- Er is rekening gehouden met objectoverstijgende (projectgebonden) risico's, het betreft hier met name overige risico's zoals juridische, organisatorische, maatschappelijke, ruimtelijke en financiële risico's

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
Project: HOV-baan Fokkerweg
Colofon

Prijspeil: 2014
Versie: 01
Status: Definitief

Datum: 24-03-2015
Dossier: HLM477-23
Auteur:



NIET INBEGREPEN ZIJN KOSTEN VOOR:

Bouwkosten

- Bodem-grondwaterverontreiniging/-sanering, afvoeren verontreinigde grond
- Bodemvreemde materialen en archeologische vondsten
- Benadering/ruiming van niet-gesprongen explosieven
- Maatregelen voor stabiliteit dijklichaam

Vastgoedkosten

- Grondverwerving
- Planschade
- Nadeelcompensatie
- Lanschappelijke inpassingen

Bijkomende kosten

- Kosten kabels en leidingen
- Kosten Schiphol

Financieringskosten

- Onzekerheidsreserve
- Reservering scopewijzigingen
- BTW

Oprichtgever: Provincie Noord-Holland
 Project: HOV-baan Fokkerweg
 Projectsamenvatting

Prijspeil: 2014
 Versie: 01
 Status: Definitief

Datum: 24-03-2015
 Dossier nr: HLM477-23
 Auteur:

Witteveen + Bos

code post	omschrijving post	Directe kosten Benoemd	Directe kosten Nader te detaileren	Indirecte kosten	Voorziene kosten	Risico- reservering	Totaal
-----------	-------------------	---------------------------	---------------------------------------	---------------------	---------------------	------------------------	--------

INVESTERINGSKOSTEN (indeling naar categorie)

BK02	Bouwkosten deel fokkerweg - variant 2b	€					
BK	TOTAAL BOUWKOSTEN	€					
VK	TOTAAL VASTGOEDKOSTEN	€					
EK	TOTAAL ENGINEERINGSKOSTEN	€					
OBK	TOTAAL OVERIGE BIJKOMENDE KOSTEN	€					
INV	SUBTOTAAL INVESTERINGSKOSTEN	€					
OORINV	Objectoverstijgende risico's	€					
BTW	INVESTERINGSKOSTEN DETERMINISTISCH BTW	€					
	INVESTERINGSKOSTEN EXCLUSIEF BTW	€					

Bandbreedte: met 70% zekerheid liggen de investeringskosten exclusief BTW tussen
 Variatiecoëfficiënt

Risico's in relatie tot de voorziene kosten

25%
 19%

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
 Project: HOV-baan Fokkerweg
 (Onder)verminder: deel Fokkerweg - variant 2b

Prijspeil: 2014
 Versie: 01
 Status: Definitief

Datum: 24-03-2015
 Dossier nr: HLM477-23
 Auteur:

code post	omschrijving post	hoeveelheid	eenheid	prijs	totaal
INVESTERINGSKOSTEN					
10	Opruimwerkzaamheden				
100220	Verwijderen asfalt - aannname dikte gem. 0,35 m en 15% teerhoudend	21.020,00	m2	€	
100230	Verwijderen asfalt - dikte gem. 0,50 m en 15% teerhoudend	21.025,00	m2	€	
100240	Verwijderen fundering - aannname dikte 0,30 m en 15% niet toepasbaar	23.650,00	m2	€	
100260	Frezen deklaag asfalt (30 mm) - aannname 15% teerhoudend	4.400,00	m2	€	
100280	Zagen asfaltverharding	3.300,00	m	€	
100290	Verwijderen elementenverharding - bss en tegels	5.455,00	m2	€	
100330	Verwijderen geleiderail	1.370,00	m	€	
100350	Verwijderen bestaande schuifpoort	1,00	st	€	
100370	Verwijderen VRI Fokkerweg	1,00	eur	€	
	Totaal opruimwerkzaamheden			€	
20	Grondwerk				
200210	Grond ontgraven uit cunet	12.320,00	m3	€	
200220	Grond ontgraven uit watergang	2.620,00	m3	€	
200230	Grond ontgraven uit overhoogte	29.110,00	m3	€	
200240	Grond vervoeren naar depot+verwerken	44.050,00	m3	€	
200250	Grond vervoeren naar plaats van verwerking	14.940,00	m3	€	
200270	Grond afvoeren (zand in overhoogte), rekening gehouden met restwaarde	29.110,00	m3	€	
200280	Grond verwerken in aanvulling - cunetten ed	18.140,00	m3	€	
200300	Zand leveren en verwerken in overhoogte 2,0 m	45.520,00	m3	€	
200310	Tekortkomend zand leveren	3.200,00	m3	€	
	Totaal grondwerk			€	
30	Afwatering				
300210	Aanbrengen betonputten+GIJ-afdekking	58,00	st	€	
300220	Aanbrengen PVC-verzamelleiding, incl. gw+bemaling	2.880,00	m	€	
300230	Aanbrengen kolken met uitleggers, incl. gw	190,00	st	€	
300240	Aanbrengen betondeuker ø 1000 mm, incl gw+bemaling	34,00	m	€	
300250	Aanbrengen vaste houten stuw	1,00	st	€	
	Totaal afwatering			€	
40	Verhardingen				
400240	Aanbrengen verharding rijbaan - opbouw: zand + fundering + asfalt	22.320,00	m2	€	
400250	Aanbrengen deklaag HOV/rijbaan - gemod. SMA dik 30 mm	4.400,00	m2	€	
400260	Aanbrengen deklaag halteplaatsen - gemod. SMA dik 50 mm	600,00	m2	€	
400300	Aanbrengen asfaltverharding fietspad - opbouw zand + fundering +asfalt	6.155,00	m2	€	
400310	Aanbrengen betonbanden langs rijbaan	5.020,00	m	€	
400320	Aanbrengen betonbanden fiets voetpad	620,00	m	€	
400340	Aanbrengen verharding fiets- en voetpad - tegels op zand	1.070,00	m2	€	
400350	Aanhelen verharding voetpad - tegels op zand	60,00	m2	€	
400370	Aanbrengen verharding van betonstraatstenen	12.438,00	m2	€	
	Totaal verhardingen			€	
41	Wegbebakening en hekwerken				
410210	Aanbrengen geleiderail	3.000,00	m	€	
410220	Aanbrengen periferiehek in aardebaan	425,00	m	€	
410230	Aanbrengen periferiehek op flyover	282,00	m	€	
410240	Aanbrengen schuifpoort	1,00	st	€	
410250	Aanbrengen VG tourniquet	3,00	st	€	
410260	Aanbrengen fiets tourniquet	1,00	EUR	€	
	Totaal wegbebakening en hekwerken			€	
50	VRI				
500210	VRI kruising Fokkerweg	1,00	st	€	
	Totaal vri			€	
51	Verlichting				
510210	Verplaatsen lichtmasten	60,00	st	€	
510220	Aanbrengen lichtmasten	35,00	st	€	
510230	Aanbrengen bekabeling, incl grondwerk	4.500,00	m	€	
	Totaal verlichting			€	
60	Haltes				
600210	Aanbrengen haltes	4,00	st	€	
600230	Aanbrengen leuningwerk R-net	200,00	m	€	
600240	Aanbrengen VRI oversteekplaats	2,00	st	€	
	Totaal haltes			€	

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
 Project: HOV-baan Fokkerweg
 (Deel)raming: deel Fokkerweg - variant 2b

Prijspeil: 2014
 Versie: 01
 Status: Definitief

Datum: 24-03-2015
 Dossier nr: HLM477-23
 Auteur: 

code post 2	omschrijving post	hoeveelheid	eenheid	prijs	totaal
70	Grondkeringen				
700220	Aanbrengen betonnen keerwanden - type standaard, kerende H=1 m	121,00	m	€	
700230	Aanbrengen stalen damwand AZ18, lengte 15 m + stalen afdekking	323,00	m	€	
	Totaal grondkeringen			€	
80	Verkeersmaatregelen				
800210	Fasering en verkeersmaatregelen	5%	pct	€	
	Totaal verkeersmaatregelen			€	
	Benoemde directe bouwkosten				
NTD021	Nader te detailleren bouwkosten	10,0%			
	Directe bouwkosten				
IK026	Eenmalige kosten	1,0%		€	
IK027	Algemene bouwplaatskosten	2,0%		€	
IK028	Uitvoeringskosten	5,0%		€	
IK029	Algemene kosten	8,0%		€	
IK0210	Winst en/of risico	5,0%		€	
	Indirecte bouwkosten				
VZBK	Voorziene bouwkosten				
RBK023	Niet benoemd objectrisico bouwkosten	10,0%			
RBK	Risico's bouwkosten				
BK02	Bouwkosten deel fokkerweg - variant 2b				
VK02	Vastgoedkosten deel fokkerweg - variant 2b			€	
EK022	Engineeringskosten adviesbureau(s)/aannemer/onderzoeken	12,0%		€	
EK023	Engineeringskosten opdrachtgever (overheid/instantie/bedrijf)	5,0%		€	
EK02	Engineeringskosten deel fokkerweg - variant 2b				
OK021	Leges vergunningen	1,0%		€	
OK022	Verzekeringen	0,3%		€	
OK023	Overige eenmalige kosten	2,7%		€	
OBK02	Overige bijkomende kosten deel fokkerweg - variant 2b				
INV02	Totaal investeringskosten deel fokkerweg - variant 2b				

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
Project: HOV Schiphol Oost
Colofon

Prijspeli: 2015
Versie: 01
Status: Concept

Datum: 09-02-2015
Projectcode: HLM477-23-57
Auteur:

Witteveen + Bos

Project Projectfase

HOV Schiphol Oost Voorlopig ontwerp

Scopebeschrijving en/of uitgangspunten

UITGEGAAN VAN:

Algemeen

- Raming van investeringskosten
- Bandbreedte +/- 25%
- Tekeningen
SPL75004-31-11-05 Situatie tekening 1/2 d.d. 05-02-2015
SPL75004-31-11-06 Situatie tekening 2/2 d.d. 05-02-2015
- Hoeveelhedenboek HOV Schiphol Oost VO Goede Ree d.d. 05-02-2015

Ontwerp

- Opruimwerkzaamheden huidige situatie reeds uitgevoerd
- Vrijgekomen grond is klasse wonen of schoner
- Opbouw betonverharding
200 mm dik betonverharding, ongewapend
300 mm dik hydraulisch menggranulaat

Nader te detailleren onderdelen zijn o.a. (lijst niet uitputtend)

- Aansluiten verharding op bestaande situatie
- Aanbrengen bebording
- Aansluiten lichtmasten, aanpassen schakelkasten

RISICO'S

- In de objecten is rekening gehouden met objectgebonden risico's, het betreft een voorziening voor met name technische risico's
- Er is geen rekening gehouden met objectoverstijgende (projectgebonden) risico's, het betreft hier met name overige risico's zoals juridische, organisatorische, maatschappelijke, ruimtelijke en financiële risico's

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
Project: HOV Schiphol Oost
Colofon

Prijspeil: 2015
Versie: 01
Status: Concept

Datum: 09-02-2015
Projectcode: HLM477-23-57
Auteur:



NIET INBEGREPEN ZIJN KOSTEN VOOR:

Bouwkosten

- Inrichting weg en omgeving
- Bodem-grondwaterverontreiniging/-sanering, afvoeren verontreinigde grond
- Bodemvreemde materialen en archeologische vondsten

Vastgoedkosten

- Grondverwerving
- Planschade
- Nadeelcompensatie

Engineeringkosten

- Bouwbegeleiding, directievoering en toezicht
- Kosten EMVI criteria
- Onderzoekskosten

Overige bijkomende kosten

- Landschappelijke inpassingen
- Mitigerende maatregelen
- Levensduurkosten
- Kabels en leidingen
- Kosten Schiphol

Financieringskosten

- Onzekerheidsreserve
- Rentekosten
- BTW

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
 Project: HOV Schiphol Oost
 Projectsamenvatting

Prijspeil: 2015
 Versie: 01
 Status: Concept

Datum: 09-02-2015
 Projectcode: HLM477-23-57
 Auteur:

Witteveen
Bos

code post	omschrijving post	Directe kosten Benoemd	Directe kosten Nader te detailleren	Indirecte kosten	Voorzlene kosten	Risico- reservering	Totaal
INVESTERINGSKOSTEN (Indeling naar categorie)							
BK01	Bouwkosten Goede Ree	€					
BK	TOTAAL BOUWKOSTEN	€					
VK	TOTAAL VASTGOEDKOSTEN	€					
EK	TOTAAL ENGINEERINGSKOSTEN	€					
OBK	TOTAAL OVERIGE BIJKOMENDE KOSTEN	€					
INV	SUBTOTAAL INVESTERINGSKOSTEN	€					
OORINV	Objectoverstijgende risico's						
SINV	INVESTERINGSKOSTEN DETERMINISTISCH Scheeffe	€					
BTW	INVESTERINGSKOSTEN PROBABILISTISCH (Mu-waarde) BTW						
	INVESTERINGSKOSTEN EXCLUSIEF BTW	exclusief					
	Bandbreedte: met 70% zekerheid liggen de investeringskosten exclusief BTW (tussen Variatiecoëfficiënt (geschal)					en 25%	
	Risico's in relatie tot de voorziene kosten					10%	

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
 Project: HOV Schiphol Oost
 (Deel)raming: Goede Ree

Prijspeil: 2015 Datum: 09-02-2015
 Versie: 01 Projectcode: HLM477-23-57
 Status: Concept Auteur:

code post	omschrijving post	hoeveelheid	eenheid	prijs	totaal
INVESTERINGSKOSTEN					
20	Grondwerk				
200110	Grond ontgraven uit cunet	6.950,00	m3	€	
200120	Grond ontgraven uit depot	6.950,00	m3	€	
200130	Grond vervoeren naar depot en verwerken	6.950,00	m3	€	
200140	Grond vervoeren naar plaats van verwerking	1.400,00	m3	€	
200150	Grond afvoeren, overtollige grond	5.550,00	m3	€	
200160	Zand leveren en verwerken in cunet	3.580,00	m3	€	
200170	Grond verwerken in aanvulling bermen	1.400,00	m3	€	
	Totaal grondwerk			€	
30	Afwatering				
300110	Aanbrengen betonputten 800x800 mm incl. afdekking	14,00	st	€	
300120	Aanbrengen kolken incl. pvc uitlegger	78,00	st	€	
300130	Aanbrengen PVC verzamelleiding ø 250 mm incl. grondwerk en bemaling	700,00	m	€	
	Totaal afwatering			€	
40	Verhardingen				
400120	Aanbrengen betonverharding incl. fundering	5.495,00	m2	€	
400130	Aanbrengen opsluifbanden 100x200 mm	135,00	m	€	
400140	Aanbrengen trottoirbanden 180/200x250 mm	1.575,00	m	€	
400150	Aanbrengen elementen verharding dik 80 mm	595,00	m2	€	
	Totaal verhardingen			€	
50	Wegbebakening en hekwerken				
500110	Aanbrengen markering van thermoplastisch materiaal	85,00	m2	€	
500120	Aanbrengen staalmat hekwerk hoog 1,50 m	1.280,00	m	€	
	Totaal wegbebakening en hekwerken			€	
60	Oversteek				
600110	Aanbrengen voetgangersoversteekplaats + signaal	1,00	st	€	
	Totaal oversteek			€	
61	Bushaltes				
610110	Aanbrengen busperronelementen, GX18 L=3 m	40,00	st	€	
610120	Aanbrengen voetpadplaat, afm. 3 x 0,9 m - dikte 0,14 m	64,00	st	€	
610130	Aanbrengen ABRI R-net 7,6 m lang	4,00	st	€	
610140	Aanbrengen schakelkast - 1 per haltepaar	2,00	st	€	
610150	Aanbrengen lichtmasten incl. bekabeling	12,00	st	€	
610160	Aanbrengen DRIS R-net - 4 regels	4,00	st	€	
	Totaal bushaltes			€	
80	Verkeersmaatregelen				
800110	Toepassen verkeersmaatregelen	5,0%		€	
	Totaal verkeersmaatregelen			€	
	Benoemde directe bouwkosten				
NTD011	Nader te detailleren bouwkosten	10,0%			
	Directe bouwkosten				
IK016	Eenmalige kosten	2,0%			
IK017	Algemene bouwplaatskosten	1,0%			
IK019	Uitvoeringskosten	6,0%			
IK0110	Algemene kosten	8,0%			
IK0111	Winst	3,0%			
IK0112	Risico	2,0%			
	Indirecte bouwkosten				
VZBK	Voorziene bouwkosten				
RBK013	Niet benoemd objectrisico bouwkosten	10,0%			
RBK	Risico's bouwkosten				
BK01	Bouwkosten Goede Ree				

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
Project: HOV Schiphol Oost
(Deel)raming: Goede Ree

Prijspeil: 2015 Datum: 09-02-2015
Versie: 01 Projectcode: HLM477-23-57
Status: Concept Auteur:

code post	omschrijving post	hoeveelheid	eenheid	prijs	totaal
1					
VK01	Vastgoedkosten Goede Ree				€ -
EK012	Engineeringskosten adviesbureau(s)/aannemer	15,0%	€		
EK013	Engineeringskosten opdrachtgever	5,0%	€		
EK0117	Niet benoemd objectrisico engineeringkosten	10,0%	€		
EK01	Engineeringskosten Goede Ree				
OK011	Leges, vergunningen en heffingen	1,0%	€		
OK012	Verzekeringen	0,3%	€		
OK013	Overige bijkomende kosten	1,5%	€		
OK0136	Niet benoemd objectrisico overige bijkomende kosten	10,0%	€		
OBK01	Overige bijkomende kosten Goede Ree				
INV01	Totaal investeringskosten Goede Ree				

Project HOV Schiphol-Oost Projectfase Voorlopig ontwerp

Scopebeschrijving en/of uitgangspunten Raming van investeringskosten

UITGEGAAN VAN:

Algemeen:

- Hoeveelheden 30-01-2015
 - Tekeningen
- SPL-75004-31-11-04 Situatietekening Fly-over d.d. 30-01-2015
SPL-75004-32-34-01 Overzicht HOV-baan d.d. 30-01-2015

Ontwerp:

- Vrijgekomen grond is klasse wonen of schoner
- Opbouw betonverharding
 - 200 mm dik betonverharding, gewapend
 - 300 mm dik hydraulisch menggranulaat
 - 500 mm dik zand voor zandbed
- Fly-over sober en doelmatige vormgeving
- Uitvoering HOV zonder bouwkuip en bemaling

Nader te detailleren onderdelen zijn o.a. (lijst niet uitputtend)

- Aansluitingen bestaande wegen (frezen), aanbrengen straatlagen etc
- Bebording
- Verlichting

NIET INBEGREPEN ZIJN KOSTEN VOOR:

Bouwkosten

- Opruimwerkzaamheden
- Inrichting weg en omgeving
- Bodemsanering
- Asbest
- Grondwater sanering

Vastgoedkosten

- Grondverwerving
- Planschade
- Nadeelcompensatie

Engineeringkosten

- Engineeringskosten opdrachtgever (overheid/instantie/bedrijf)
- Bouwbegeleiding, directievoering en toezicht
- Kosten EMVI criteria
- Onderzoekskosten
- Archeologisch onderzoek

Overige bijkomende kosten

- Landschappelijke inpassingen
- Mitigerende maatregelen
- Levensduurkosten
- Kabels en leidingen

Financieringskosten

- Onzekerheidsreserve
- Rentekosten
- BTW

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
 Project: HOV Schiphol-Oost
 Projectsamenvatting

Prijspeil: 2015
 Versie: 01
 Status: Concept

Datum: 03-02-2015
 Dossier nr: HLM477-23-59
 Auteur:

Witteveen
Bos

code post	omschrijving post	Directe kosten		Indirecte kosten	Voorziene kosten	Risiko-reservering	Totaal
		Benoemd	Nader te detailleren				
INVESTERINGSKOSTEN (indeling naar categorie)							
BK01	Bouwkosten Fly over	€					
BK	TOTAAL BOUWKOSTEN	€					
VK	TOTAAL VASTGOEDKOSTEN	€					
EK	TOTAAL ENGINEERINGSKOSTEN	€					
OBK	TOTAAL OVERIGE BIJKOMENDE KOSTEN	€					
INV	SUBTOTAAL INVESTERINGSKOSTEN	€					
OORINV	Objectoverstijgende risico's						
BTW	INVESTERINGSKOSTEN DETERMINISTISCH	€					
	BTW	€					
	INVESTERINGSKOSTEN EXCLUSIEF BTW	€					

Bandbreedte: met 70% zekerheid liggen de investeringskosten exclusief BTW tussen
 Variatiecoëfficiënt (geschat)
 Risico's in relatie tot de voorziene kosten

BTW
 25%
 13%

code post	omschrijving post	hoeveelheid	eenheid		prijs	totaal
1						
INVESTERINGSKOSTEN						
20	Grondwerkzaamheden					
200110	Aanbrengen zand voor zandbed	35.345,00	m3	€		
200120	Ontgraven grond uit overhoogte	12.810,00	m3	€		
200130	Ontgraven grond uit cunet	9.400,00	m3	€		
200140	Ontgraven grond uit watergang	7.485,00	m3	€		
200160	Afvoeren vrijgekomen grond binnen straal 10 km	29.695,00	m3	€		
	Totaal grondwerkzaamheden			€		
30	Keerwand					
300140	Aanbrengen Terre Armee wand	2.450,00	m2	€		
	Totaal keerwand			€		
40	Betonconstructies					
400110	Aanbrengen prefab beton paal 400x400 mm	970,00	m	€		
400120	Aanbrengen prefab ligger ZIP800 incl. druklaag	1.450,00	m2	€		
400130	Aanbrengen betonnen landhoofd	90,00	m3	€		
400140	Aanbrengen betonnen tussensteunpunten	195,00	m3	€		
400150	Aanbrengen betonnen kolommen ø 1000 mm	24,00	m3	€		
400160	Aanbrengen prefab betonnen stootplaten, dik 350 mm	90,00	m2	€		
400170	Aanbrengen voegconstructie	42,00	m	€		
400180	Aanbrengen buigslappe voeg	31,50	m	€		
	Totaal betonconstructies			€		
50	Verhardingen					
500110	Aanbrengen slijtlaag op betonnen dek	1.160,00	m2	€		
500120	Aanbrengen betonverharding incl. fundering en zandbed	4.350,00	m2	€		
	Totaal verhardingen			€		
60	Inrichting					
600110	Aanbrengen geleiderail in aardebaan	1.210,00	m	€		
600120	Aanbrengen geleiderail op kunstwerk	285,00	m	€		
600130	Aanbrengen leuning op kunstwerk	140,00	m	€		
600140	Aanbrengen periferiehek op viaductrand, hoog 2,8 m	140,00	m	€		
600150	Aanbrengen periferiehek in aardebaan, hoog 2,8 m	50,00	m	€		
600160	Inzaaien terrein	45,00	are	€		
	Totaal inrichting			€		
70	Diversen					
700110	Aanbrengen gewapend betonnen duiker onder grondlichaam ø 600 m	25,00	m	€		
700120	Aanbrengen thermoplastische markering	224,00	m2	€		
700130	Afwateringsvoorziening	750,00	m	€		
700140	Fasering en verkeersmaatregelen	2.707.902,50		€		
	Totaal diversen			€		
Benoemde directe bouwkosten						
NTD011	Nader te detailleren bouwkosten	10,0%		€		
Directe bouwkosten						
IK016	Eenmalige kosten	2,0%		€		
IK017	Algemene bouwplaatskosten	1,0%		€		
IK019	Uitvoeringskosten	8,0%		€		
IK0110	Algemene kosten	8,0%		€		
IK0111	Winst	3,0%		€		
IK0112	Risico	2,0%		€		
	Indirecte bouwkosten	26%		€		
VZBK Voorziene bouwkosten						
RBK013	Niet benoemd objectrisico bouwkosten	15,0%		€		
RBK	Risico's bouwkosten	15%		€		
BK01 Bouwkosten Fly over						
VK01 Vastgoedkosten Fly over						
EK011	Engineeringskosten aannemer(s)	10,0%		€		
EK012	Engineeringskosten adviesbureau(s)	3,0%		€		
EK01	Engineeringskosten Fly over	13%		€		

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
Project: HOV Schiphol-Oost
(Deel)raming: Fly over

Prijspeil: 2015
Versie: 01
Status: Concept

Datum: 03-02-2015
Dossier nr: HLM477-23-59
Auteur:

code post	omschrijving post	hoeveelheid	eenheid	prijs	totaal
1					
OBK01	Overige bijkomende kosten Fly over	5%		€	
INV01	Totaal investeringskosten Fly over			€	

Naam overleg HOV Schiphol Oost
Locatie Haarlem, Houtplein 1.08 west / 1.07 oost
Datum 29 juni 2015
Tijdstip begin: 14:00 eind: 15:30

Uw contactpersoon


BEL/VV

Doorkiesnummer



Agenda

1|1

1. Opening en mededelingen
2. Verslag van 19 december 2015
3. Kostennotitie
4. Oversteek langzaam verkeer Fokkerweg
5. Keerlus
6. Verleggen kabels en leidingen HOV project en project Saneringsgebied combineren
7. Vaststellen Klanteneisen (KES)
8. Voorstel Haltenamen
9. Voortgang en planning
10. Plan van Aanpak Knooppunt Schiphol Zuid
11. Volgende vergadering
12. Rondvraag en sluiting

Kostennotitie

(29 juni 2015)

Inleiding

Deze kostennotitie is geschreven ten behoeve van de stuurgroep 29 juni 2015 en bouwt voort op de kostennotitie dd 27 maart 2015. In de tussenliggende periode zijn er geen nieuwe ramingen opgesteld. De belangrijkste wijzigingen zijn

■ Dat Schiphol heeft aangegeven dat er geen gelden gereserveerd hoeven te worden voor de compensatie van de gronden Daarmee dalen de totale projectkosten met € ■

Totale projectkosten

	Juni 2015
Civiele werkzaamheden P57	■
Kabels en leidingen nabij P57	■
Vat kosten scopewijzigingen	■
Vat kosten gemaakt t/m DO	■
Sanering incl EK & risico	■
Risicovoorziening	■
Vat kosten te maken	■
Totaal Deelproject 2	■
Gemaakte VAT kosten	■
Vat agv scope wijziging	■
VAT kosten te maken PNH	■
Aanleg busbaan Goede Ree	■
Aanleg busbaan/ Fokkerweg	■
Fly-over	■
Kabels en leidingen nabij rotonde en langs Fokkerweg	■
Compensatie gronden	■
Risicoreservering Fokkerweg	■
Totaal deelproject 3	■
Aanpassingen HWS-straat	■
Totaal deelproject 4	■

Totaal project	██

De totale geprognoteerde projectkosten bedragen daarmee een kleine █████ m€.

In maart is aangegeven dat de kostenstijging met name werd veroorzaakt door de verhoogde risicoreservering voor de Fokkerweg irt het nieuwe leggerprofiel. De kans is, ondanks inspanning van het projectteam en mee- bewegen van het waterschap, reëel dat deze risico's optreden en dat daarmee het project boven de aangevraagde waarde van █████€ uitkomt.

Binnen de PNH is afgesproken dat, eind augustus, op basis van de dan geldende kostenprognose, een besluit wordt genomen om eventueel aanvullend krediet aan te vragen.

De stuurgroep wordt verzocht om

- 1. Kennis te nemen van de potentiële kostenoverschrijding.*
- 2. Een indicatieve uitspraak te doen of deze kostenoverschrijding tot draagvlakproblemen zal leiden voor het project.*

Kostenverdeling

Op basis van de kostenopgave heeft SRA voor de deelprojecten een kostenverdeling opgesteld zoals opgenomen in de stuurgroepnotitie dd 27 maart 2015. Uit deze kostenverdeling bleek dat voor █████ van de kosten duidelijk is door welke partij deelproject 2 wordt gefinancierd. De bijdrage van de verschillende partijen zal uiteindelijk worden bepaald op basis van het uitgewerkte UO.

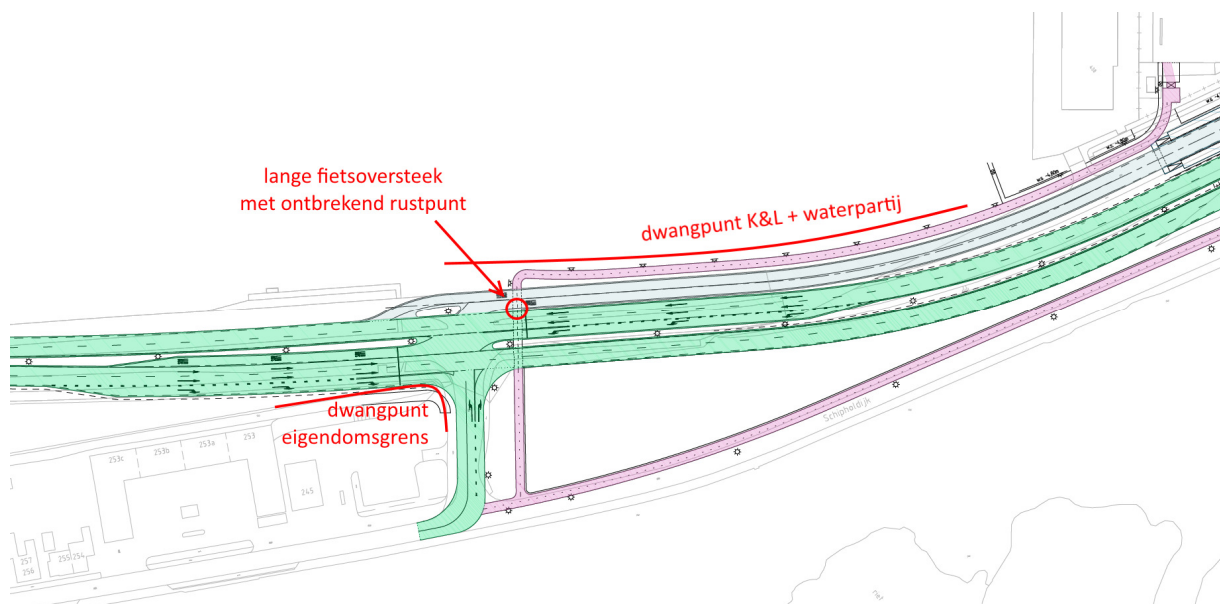
Gesignaleerd wordt dat de VAT kosten (na aftrek van de VAT kosten agv scope wijziging) hoger zijn dan de standaard 16%.

Voor deelproject 3 zullen de kosten ten laste komen van SRA en de provincie. De kostenverdeling op basis van de ramingen geeft aan dat er een groot deel van de kosten nog niet gedekt zijn (> █████€ van de █████€). Dit is niet verassend omdat het risicoprofiel van de raming momenteel hoog is en deze kosten als niet gedekt worden benoemd.

Stuurgroepnotitie Kruising Fokkerweg

Tijdens de validatie van de KES is er nogmaals een veiligheidsaudit uitgevoerd. Daaruit kwam naar voren dat het huidige referentieontwerp niet voldoet aan de interne standaard van de provincie.

De Fokkerweg is een gebiedsontsluitingsweg type I (2x2 rijstroken) buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h. Bij een eventuele aanrijding tussen een voertuig op de Fokkerweg en een overstekende (brom)fietser is de kans op letsel of dodelijke afloop heel groot door het snelheids- en massaverschil. Weliswaar wordt de oversteek beveiligd met verkeerslichten, maar die beveiliging kan wegvallen omdat de verkeerslichten het niet doen of omdat er roodlichtnegatie plaatsvindt. Een ander onveiligheidsfactor is dat de (brom)fietser heel veel rijstroken moet oversteken (2 op de oostelijke rijbaan, 3 op de westelijke rijbaan en nog eens 2 op de busbaan). Hoe groter de oversteeklengte hoe groter het kruisingsvlak. Hierdoor wordt het lastiger voor verkeersdeelnemers om op elkaars snelheid en positie te anticiperen. Het risico op een eventuele aanrijding neemt daardoor toe. Bij de oversteek van de oostelijke rijbaan kan het (brom)fietserverkeer nog gebruik maken van een "rustpunt" in de middengeleider. Voor het oversteken van de westelijke rijbaan en de busbaan (de langste oversteek) heeft het (brom)fietserverkeer die mogelijkheid niet.



Gelet hierop is de provincie van mening dat bij uitvoering van dit ontwerp straks sprake is van een potentieel gevaarlijke fietsoversteek.

Om deze onveilige situatie te voorkomen of veiliger te maken zouden de volgende opties vanuit veiligheidsoogpunt onderzocht moeten worden:

1. Opheffen van de oversteek
2. De oversteek ongelijkvloers maken
3. De oversteek inrichten met meer rustpunten (verkeerseiland) voor het (brom)fietserverkeer
4. De rijnsnelheid van het gemotoriseerde verkeer (inclusief de bus) terugbrengen naar een veilige snelheid (SWOV rapport veilige en geloofwaardige snelheidslimieten).

In de komende periode zullen de consequenties voor het project en oplossingsrichting nader verkend moeten worden.

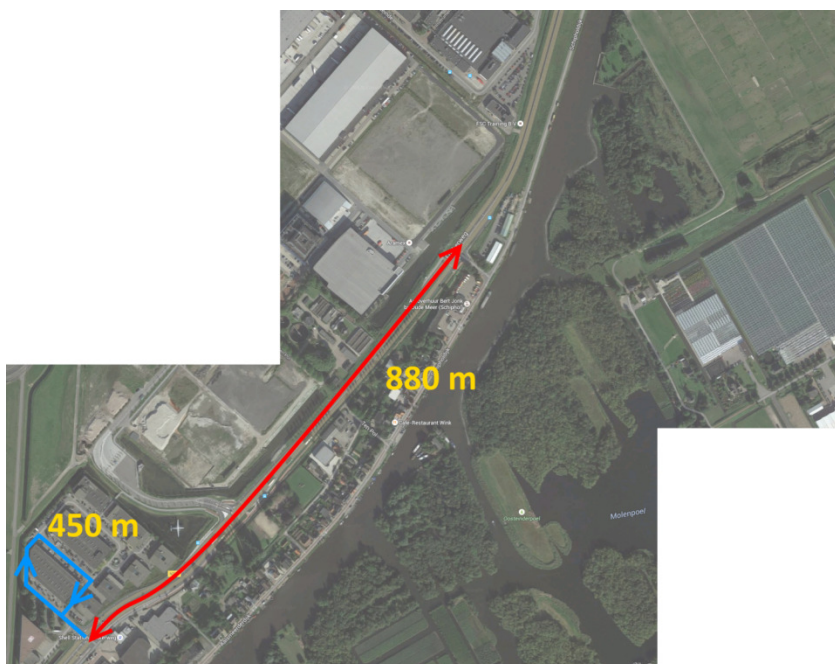
Stuurgroepnotitie Keerlus

Uit een gezamenlijke schouw van de Stadsregio, Schiphol en Connexxion is gebleken dat het wenselijk is om, tegen geringe meerkosten, een keervoorziening te realiseren die zo dicht als mogelijk bij het einde van de HOV-baan is gelegen. In deze notitie wordt op hoofdlijnen een aantal alternatieven besproken en de consequenties inzichtelijk gemaakt.

Keerlus

Een keerlus biedt een toekomstige vervoerder de mogelijkheid om ook kortere ritten (niet de gehele ringlijn), met name buiten de spits, aan te bieden en daarmee de HOV-baan beter te kunnen gebruiken. Daarmee kan een efficiëntere dienstregeling worden aangeboden wat zoveel betekent als: “meer vervoer voor dezelfde middelen”. Dit geldt zeker in de eerste gebruiksjaren van de HOV-baan waarbij het zuidelijke deel het nog niet opportuun maakt om de gehele ringlijn in hoge frequentie te bedienen.

Gezien de verwachte ontwikkelingen langs de busbaan denkt de huidige vervoerder (Connexxion) dat er in de toekomst twee lijnen over de busbaan in hoge frequentie kunnen gaan rijden 10- 12/uur. De 0- situatie, een keermogelijkheid bij het tankstation betekent 1700 extra meters en een extra rijtijd van 4 minuten. Bij een 5 minuten dienstregeling (in de spits) vergt dat een extra bus en chauffeur en dus extra exploitatiekosten, geraamd op ████████,- per jaar. Op het wegdeel naar het tankstation is geen halte; er zijn dus geen (extra) reizigersinkomsten. Overigens zal in de verkeersregeling een hiaat moeten worden opgenomen om de bus te kunnen laten oversteken naar het tankstation. Dit heeft effect op de doorstroming op de Fokkerweg en moet nog worden afgewogen.



Oplossingsrichtingen

Idealiter wordt een keerlus aan het einde van de busbaan op de kruising Fokkerweg – Schipholdijk en Fokker Logistics Park. De kruising heeft in principe voldoende afmeting om een kerende bus te faciliteren. Wel vergt het een aanpassing van het ontwerp bij de aansluiting op de Fokkerweg en een aanpassing op de kruising. Het kruisen heeft effect op de verkeersregeling op de kruising.

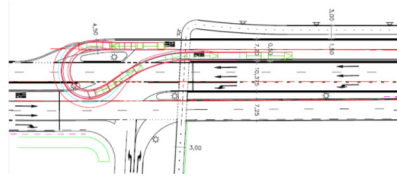
Die zal een hiaat moeten toestaan om te kunnen keren en meegewogen moeten worden in de afweging.

Mogelijke oplossing

Er zijn een aantal oplossingen geïnventariseerd die allen voor en nadelen hebben. Op hoofdlijnen zien wij de volgende mogelijkheden:

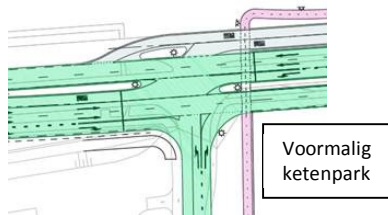
- Keervoorziening t.h.v. de aansluiting van de busbaan op de Fokkerweg. Er zijn twee opties:

Keren in het verlengde van de busbaan:



- **Voordelen: dichtbij**
- **Nadeel: niet acceptabel i.v.m. verkeersveiligheid als de verkeerslichtenregeling uitvalt (Kans dat bus weg blokkeert)**

- **Keren bij het voormalig ketenpark Dura Vermeer:**



- **Voordelen: dichtbij**
- **Nadelen: herontwerp kruispunt, nadelig voor de doorstroming op Fokkerweg, waarschijnlijk verschuiving van het kruispunt naar het noorden noodzakelijk incl. verschuiving as van de weg**

- **Keren op terrein hoofdingang FLP:**
 - **Voordelen: dichtbij (circa 600 m)**
 - **Nadelen: privaat terrein**
- **Keren op rotonde Waterwolftunnel:**
 - **Voordelen: geen nieuwe voorzieningen nodig, geen effect op de doorstroming Fokkerweg**
 - **Nadelen: grote afstand (circa 1600 m)**
- **Keren op P65:**
 - **Voordelen: dichtbij, beperkte civiele werkzaamheden nodig, mogelijk om ook "later uit te voeren.**
 - **Nadelen: verlies parkeerruimte, aanpassing security**

Voorstel Stadsregio

Voor nu is het nog niet noodzakelijk de gehele keermogelijkheid te realiseren. Wel vraagt de Stadsregio het project om eventuele noodzakelijke aanpassingen aan het kruispunt Fokkerweg – HOV- Baan – Schipholdijk verder inzichtelijk te maken. De Stadsregio stelt voor om twee tot drie alternatieven voor de keerlus een stap verder te brengen en daar direct na het zomerreces een keuze in te bepalen:

- De keerlus op het ketenpark;
- Keren op P65;
- Keren bij de ingang van FLP .

De keuze kan gemaakt worden op basis van realisatie-, beheers- en exploitatiekosten, exploitatiebaten, risico's voor het project, gevolgen voor doorstroming en (verkeers)veiligheid.

Samengevat is het voorstel van SRA:

- Aan een visie op het OV op- en rond Schiphol wordt samen met Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer aan gewerkt. De uitkomsten worden eind oktober verwacht.
- Voor een keervoorzieningen worden maximaal drie varianten op globaal niveau uitgewerkt. Voor 1 september wordt een keuze gemaakt tussen de alternatieven.
- De grondaankoop wordt vooralsnog uitgesteld (tot uiterlijk september) als dit geen risico voor de realisatieplanning van het project betekent. *Antw. Het uitstellen van de grondaankoop is niet wenselijk. Januari 2016 dient deze namelijk geëffectueerd te zijn. Mocht de grondaankoop niet minnelijk kunnen geschieden dan kan de oplevering van de gronden pas eind 2016 plaatsvinden en staat de einddatum van 2017 op het spel.*

Voorstel

Er is thans geen zicht op de consequenties van de variant op bijvoorbeeld de doorstroming op de Fokkerweg. Ook de financiële onderbouwing over nut en noodzaak ontbreekt. Het introduceert projectrisico's die de einddatum op het spel zetten.

SRA heeft aangegeven dat het wenselijk is om de optie open te houden. Zij wenst nu nog niet een definitieve beslissing te nemen en dit alternatief verder te onderzoeken.

Het voorstel aan de stuurgroep is om

1. Thans niet akkoord te gaan met deze scope- uitbreiding.
2. De Stadsregio te vragen met een betere onderbouwing te komen, zodat eventueel uiterlijk op 1 september het bovengenoemde besluit kan worden heroverwogen

Combineren verleggen Kabels en Leidingen HOV project en project Saneringsgebied

In de bijgevoegde notitie vraagt Schiphol aan de stuurgroep het verleggen van de kabels en leidingen binnen deelproject 2, ter hoogte van de Hendrik Walaardt Sacréstraat, eerder uit te voeren dan in de planning is aangegeven. Recent (22 juni jl.) is duidelijk geworden dat dan de verlegging gecombineerd kan worden met een saneringsproject op Schiphol, waardoor aanbestedingsvoordelen ontstaan. Schiphol vraagt de provincie het daarvoor benodigde bedrag vooruitlopend op de definitieve subsidie thans beschikbaar te stellen. Dit verzoek dient in het licht van het GS- besluit dat ten grondslag ligt aan de kredietaanvraag bij PS te worden beoordeeld.

GS- besluit december 2014

In december 2014 hebben GS het onderstaande besluit genomen:

Het college van gedeputeerde staten besluit:

1. De scope van het project 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost' en de kostenraming bij deze scope vast te stellen;
2. De kosten te dekken uit bijdragen van de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer en de beheerders Kabels en Leidingen;
3. In te stemmen met de planning van de uitvoering van het project;
4. De voordracht 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost' vast te stellen, waarbij aan Provinciale Staten wordt voorgesteld:
 - a. Voor de uitvoering van het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost het reeds verleende voorbereidingskrediet van [redacted] te verhogen naar een krediet van [redacted];
 - b. In te stemmen met een provinciale bijdrage in het project van [redacted] miljoen ten laste van de reserve EXIN- H, compartiment OV, waarvan,
 - i. [redacted] ter dekking van de provinciale bijdrage in het project;
 - ii. [redacted] als risicoreservering;
 - c. De benodigde extra dekking van de geraamde vaste en variabele beheer- en onderhoudslasten, jaarlijks [redacted] vanaf 2017 minus de thans geraamde [redacted] te dekken uit de algemene middelen en dit te regelen middels een claim bij de kaderbrief 2016 (zie toelichting voordracht punt 4);En de voorliggende voordracht aan te bieden aan Provinciale Staten met bijgaande brief;
5. Het project
 - a. Niet eerder te gunnen dan na ontvangst van de subsidiebeschikking van de Stadsregio Amsterdam;
 - b. Niet te gunnen als de aanbieding voor fase 3 niet past binnen het beschikbare krediet;
6. Niet eerder te besluiten de aanvullende subsidie aan NV Schiphol voor de uitvoering van fase 2 van het project te verlenen, dan nadat de subsidiebeschikking van de Stadsregio Amsterdam is ontvangen.

Relevant in dit kader is besluit 6. De tekst behoeft geen nadere toelichting.

Opties

Onder voorbehoud van bestuurlijke instemming zijn er de volgende opties:

1. De Stadsregio verleent een voorschot op de definitieve subsidie aan de provincie, de provincie verleent subsidie aan Schiphol op basis van de voorschotbeschikking. Voorwaarde is dat Schiphol op basis van een financieel onderbouwd voorstel (totale kosten project, kosten project HOV, kosten project Sanering) een subsidieaanvraag in dient bij de provincie. Deze subsidie wordt dan volgens de gebruikelijke regels uitgekeerd (eerste uitbetaling maximaal 80%).

2. De Stadsregio geeft een garantie af aan de provincie voor de kosten die vooruitlopende worden gemaakt voor het project HOV, de provincie geeft op basis van een GS- besluit de garantie aan Schiphol dat deze kosten worden vergoed, ook als het project niet doorgaat.
3. Schiphol past de planning van het saneringsproject aan, aan de planning van fase 2 van het HOV project
4. Schiphol schiet de kosten die worden gemaakt voor het HOV project voor.



Stuurgroepnotitie Goedkeuring KES 29-06-2015

Afgelopen periode zijn de betrokken partijen (Hoogheemraadschap van Rijnland, Gemeente Haarlemmermeer, Schiphol, KLM, SRA en interne disciplines van de Provincie) benaderd om de eisen die gesteld moeten worden aan de nieuwe inrichting van het gebied kenbaar te maken. Belangrijk is dat voor de KES (Klant Eisen Specificatie) de scope stabiel is en dat er zicht is dat de eisen die de partijen stellen het werk niet onmogelijk maken. Er hoeft nog geen overeenstemming te zijn over alle eisen om de KES vast te stellen. In de komende periode wordt met de betrokken partijen de KES omgezet tot contracteisen, waar wel overeenstemming over dient te zijn. Bij het opstellen van deze eisen zijn interpretaties nodig vanuit de KES. In eerste instanties zal Witteveen+Bos voorstellen voor de interpretaties doen. Bij onduidelijkheden of problemen wordt rechtstreeks contact gezocht met de betreffende stakeholder.

In de projectgroepvergadering van 19/6 zijn een aantal "kritische" eisen besproken. Deze lijken oplosbaar. Daarnaast zijn de volgende risico's geïdentificeerd die de scope van het project zouden kunnen beïnvloeden.

- a. De eisen die door Security waren doorgegeven om werkzaamheden rond/achter doorlaatpost 2 mogelijk te maken, leken in eerste instantie uit te draaien op onwerkbaar proceseisen; In een nader gesprek is gebleken dat Security wel degelijk mogelijkheden biedt om voor specifieke tijdelijke situaties hier anders invulling aan te geven, mits het kwaliteitsniveau gehandhaafd blijft. De verwachting is dat hier voor 1 september met Security goede afspraken over gemaakt kunnen worden. Daarnaast gaf Security aan dat afwijking van de gestelde capaciteitseisen van doorlaatpost 2 niet met hen maar met KLM afgestemd dient te worden. Security is verantwoordelijk voor een goede uitvoering van de controles binnen de huidige capaciteitseisen.
- b. De eisen die HHRijnland stelt aan het werken in het dijklichaam: Overleg met HHR over versoberd leggerprofiel is ingezet. Dit proces zal verder leiden tot aanpassing van de uitvoeringseisen. Let wel: Het huidige referentieontwerp is uitvoerbaar, maar erg duur vanwege de noodzaak tot volledige damwand. Er is dus geen risico voor de haalbaarheid.
- c. Kruising Fokkerweg / fietsoversteek: PNH vindt de situatie onveilig. Het ontwerp dient aangepast te worden. Oplossingsrichtingen dienen onderzocht en vergeleken te worden. Meest waarschijnlijk is dat dit zal leiden tot aanpassing van het kruisingontwerp.
- d. Keerlus: niet voldoende onderbouwd door SRA dus vooralsnog niet akkoord. (zie aparte notitie)
- e. Beschikbaarheid gronden: Aankoop van gronden loopt nog met FLP. FLP heeft aangegeven de gronden te willen verkopen.
- f. De reactie van KLM is nog niet volledig. Met hen zullen afspraken gemaakt moeten worden over belemmering van de doorstroming en optredende trillingen tijdens de bouw.

Het risicoprofiel van deze punten voor de planning is laag, omdat er een maakbare oplossing is en/of op korte termijn zicht is op een oplossing.

De volgende planning wordt voorzien:

- 5 augustus concept-vraagspecificatie / systeemspecificatie opleveren.
- 14 augustus presentatie in PGO: hoe hebben we het aangepakt, hoe te lezen, zijn er vragen?
- 21 augustus uiterlijk reactie van betrokken partijen.
- Tot 8 september zullen de reacties worden verwerkt.

Daarna zal de vraag- en systeemspecificatie intern PNH gereviewed worden door een ander HOV-team. Vervolgens aanbieden aan de stuurgroep ter accordering.

Voorstel

De stuurgroep wordt verzocht in te stemmen met de KES d.d. maandag 22 juni.

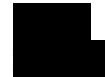
Datum vergadering

juni 2015

Registratienummer

Bestemd voor
Stuurgroep

Uw contactpersoon



30 januari 2017

1|2

Betreft: notitie haltenamen
HOV Schiphol-Oost

Inleiding

Deze notitie biedt een voorstel voor de haltenamen voor HOV Schiphol- Oost.

Aanleiding

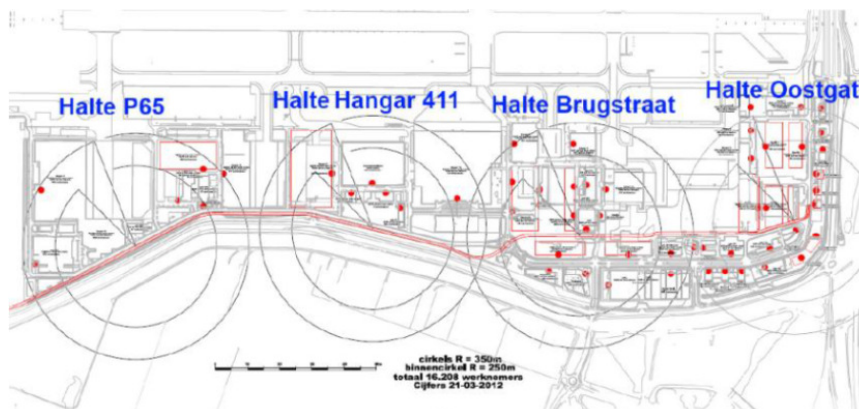
Januari 2016 start de aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding (HOV) tussen Schiphol- Oost en Schiphol- Rijk. De busbaan zorgt ervoor dat de bereikbaarheid verbetert voor reizigers en mensen die werken op en rond Schiphol. Het tracé wordt bijna drie kilometer lang en telt vier haltes. Eind 2017 is het laatste deel van het tracé klaar en wordt de busverbinding in gebruik genomen.

Haltenamen

Voor een eenduidige communicatie over HOV Schiphol- Oost is de wens om de namen van de bushaltes nu al vast te leggen. De provincie is formeel wegbeheerder van de busbaan en daarmee verantwoordelijk voor de naamgeving van de bushaltes. De naamgeving is via het projectteam afgestemd met Schiphol.

Tot op heden gebruikt het projectteam werknamen die vermeld staan in onderstaande schets. Door straatnamen te gebruiken ipv gebouwnamen ontstaat er bij eventuele sloop van gebouwen niet direct een probleem.

Werknamen:



Halte Oostgat lijkt ons geschikt.

De halte Brugstraat bestaat reeds in de nabijheid en verdient een andere naam. Voorgesteld wordt deze te hernoemen naar Halte Knooppunt Schiphol Oost (in analogie met knooppunt Schiphol Noord).

Halte bij voormalig Hek 4 (halte hangar 411) stellen we voor om te hernoemen in Southern Crossstraat.

Halte P65:Voorstel hernoemen naar Halte Zuideinde/P65.

In de nut en noodzaaknotitie die eind september / oktober 2014 in de stuurgroep is door SRA aangegeven dat een buslijn de diensten van een buslijn als de 193 onderdeel gaat uitmaken van de R- netbediening op de HOV- baan. De dienst van buslijn 193 wordt overgenomen door de nieuwe lijnen en de halte Zuideinde kan daarmee wat SRA betreft komen te vervallen. Een dubbeling met de nieuwe naam Zuideinde is daarom wat ons betreft niet aan de orde.

Voorstel namen haltes HOV Schiphol- Oost:

- **Halte Oostgat**
- **Halte Knooppunt Schiphol Oost**
- **Halte Southern Crossstraat**
- **Halte Zuideinde/P65**

Voorgesteld besluit

De stuurgroep wordt verzocht akkoord te gaan met de voorgestelde haltenamen.

Stuurgroep Notitie bij de planning d.d. 11 juni 2015

Deze notitie is geschreven voor de stuurgroep van 29 juni.

Ten opzichte van de vorige planning, d.d. 25 maart 2015, hebben zich de volgende veranderingen in de planning voorgedaan:

- De oplevering van deelproject 2 vindt twee maanden later plaats (oktober 2016 in plaats van augustus 2016) . Het proces om te komen tot een uitvoeringsontwerp in combinatie met een kostenraming neemt meer tijd in beslag.
- De aanbesteding voor deelproject 3 duurt vier weken langer. Tijdens de nadere uitwerking van de planning van het aanbestedingsproces in relatie tot de werkpakketen, vakantieperiodes en verdere afstemming van de interne en externe procedures. De definitieve gunning vindt hierdoor begin februari plaats in plaats van begin januari.

Het later gunnen van de opdracht voor deelproject 3 leidt er toe dat de uitvoeringstijd voor de opdrachtnemer met vier weken afneemt bij gelijkblijvende einddatum.

De gemeente Haarlemmermeer heeft de vorige stuurgroep aangegeven vast te willen houden aan de oplevering per 1 september 2017. Dit is alleen mogelijk door de werkzaamheden zeer kort achter elkaar te plannen en zal kostenverhogend werken. Het verlengen van de uitvoeringsperiode met 3 maanden, zal de kosten van het project en de uitvoeringsrisico's substantieel verlagen. Het voorstel is om het risico van vertraging bij de aannemer te leggen. Bijvoorbeeld door een substantiële boete op te leggen bij het te laat beschikbaar stellen van de busbaan.

Besluiten

De stuurgroep wordt verzocht kennis te nemen van de huidige planning.

De stuurgroep wordt verzocht om 1 december 2017 als einddatum van het project te hanteren.

Stuurgroepnotitie Langzaam verkeersoversteek Fokkerweg

In de scope van het project HOV Schiphol Oost is een toegang voor het langzaam verkeer ter hoogte van P65 overeengekomen. Daartoe dient de Fokkerweg en de busbaan worden overgestoken. In het huidige ontwerp is deze oversteek gelijkvloers ontworpen. Volgens landelijke richtlijnen dient deze oversteek ongelijkvloers te worden uitgevoerd.

Volgens landelijke richtlijnen (Handboek Wegontwerp) dienen gelijkvloerse oversteekplaatsen voor fietsers en bromfietzers vanwege de verkeersveiligheid ter plaatse van een kruispunt liggen. Bij wegtype I (dubbelbaans) is een ongelijkvloerse oplossing noodzakelijk.



Type I



Type II

Het Handboek Wegontwerp maakt onderscheid tussen wegtype I (dubbelbaansweg, dwarsprofiel met 2x2 rijstroken) en wegtype II (enkelbaansweg, dwarsprofiel met 1x2 rijstrook). Bij wegvaktype II wordt gelijkvloerse oversteeken niet uitgesloten. De oversteekbaarheid kan worden verbeterd door de passeersnelheden te verlagen, een middengeleider (rustpunt) aan te leggen en/of door de oversteeklengte te beperken.

Het Handboek zegt niets over aantal overstekers en over snelheid op de weg die wordt gekruist.

De busbaan Schiphol Oost zal worden aangelegd tussen Schiphol Oost 'noord' en Fokker Logistics Park (FLP). Bij FLP, ter hoogte van de verbindingsweg naar de Schipholdijk, voegt de busbaan in en uit op de Fokkerweg.

De Fokkerweg is een type I, 70 km/uur weg buiten de bebouwde kom.

Ter hoogte van de aansluiting (Fokkerweg/verbindingsweg Schipholdijk) is in het ontwerp een gelijkvloerse oversteek voorzien voor fietsverkeer. De weg heeft hier 2 resp. 3 opstelstroken met middenberm van 3 meter en de busbaan 2 rijstroken zonder middenberm. Tussen de Fokkerweg en de busbaan zit een middenberm van 0,5 meter. Ongelijkvloerse oversteeken hier is hier echter volgens het Handboek noodzakelijk.

Het project HOV Schiphol Oost staat vlak voor de aanbesteding. Nu alsnog kiezen voor een ongelijkvloerse oversteek is een scopewijziging, die leidt tot meerkosten [REDACTED] ten laste van het project) en vertraging (3 à 4 maanden). Het thans door de staten versterkte krediet dient te worden verhoogd en de busbaan zal niet voor 1 december 2017 (start nieuwe concessie) klaar zijn.

Een optie is om de fietsbrug later aan de scope toe te voegen (maar wel binnen 1 maand). De busbaan kan volgens planning worden aangelegd; de brug zal dan later worden opgeleverd. De kosten bedragen in dat geval € [REDACTED]. Latere besluitvorming zal tot nog hogere kosten leiden.

Het tweede alternatief is de oversteek te laten vervallen (er is thans ook geen oversteek). Fietsers van en naar het zuiden zullen in dat geval \pm 3 kilometer moeten om fietsen. Schiphol geeft aan dat dit niet volgens afspraak is en daarmee ook geen optie.

De provincie zal het al dan niet (on)gelijkvloers oversteken bestuurlijk voorleggen en op korte termijn met een standpunt komen.

De stuurgroep wordt gevraagd kennis te nemen van de overwegingen bij het al dan niet (on)gelijkvloers oversteken van de Fokkerweg en de busbaan nabij de aansluiting van de Fokkerweg op de Schipholdijk (einde van de busbaan).

De stuurgroep wordt verzocht om, in het geval de gelijkvloerse oversteek beleidsmatig niet akkoord is, akkoord te gaan met de optie van een fietsbrug, latere oplevering van dit projectonderdeel en akkoord te gaan met een verhoging van het projectbudget met € [REDACTED]. De eventuele frictiekosten € [REDACTED] zouden voor rekening van de provincie komen.

Witteveen+Bos
Hoogoorddreef 15
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam
020 312 55 55
www.witteveenbos.nl

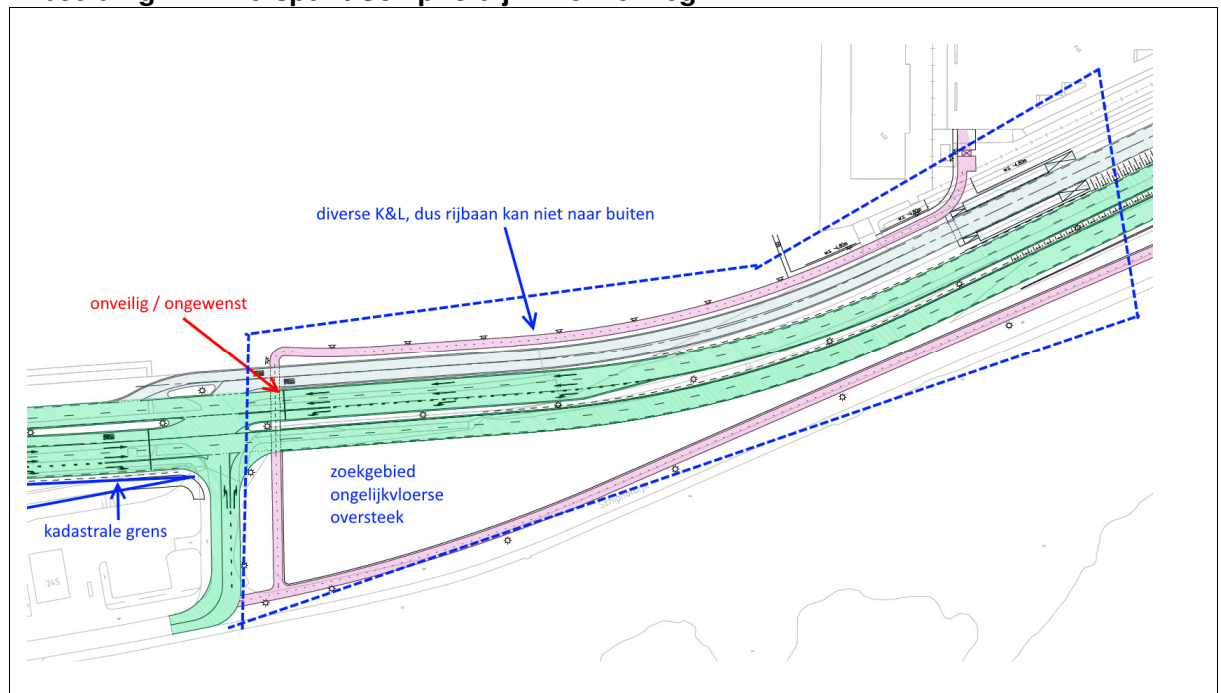
onderwerp Afwegingsnotitie fietsoversteek Schipholdijk - Fokkerweg
project HOV Schiphol/oost
opdrachtgever provincie Noord-Holland
projectcode HLM477-23-55
referentie -
opgemaakt door ing. D.A. van den Oudenrijn
goedgekeurd door ir. J. Verspuij paraaf
status concept 01
datum opmaak 7 september 2015
bijlagen -

aan provincie Noord-Holland ir. G.M. Boks
kopie - -

1. INLEIDING

In het huidige referentieontwerp van het kruispunt Schipholdijk - Fokkerweg is een gelijkvloerse oversteek voor fietsers opgenomen, zie afbeelding 1.1. Het referentieontwerp is goedgekeurd tijdens meerdere peilmomenten en definitief vastgesteld in maart 2015.

Afbeelding 1.1. kruispunt Schipholdijk - Fokkerweg



Vanuit provincie Noord-Holland (IGI) is medio 2015 aangegeven dat aansluiting wordt gezocht bij het nieuwe Handboek Wegontwerp vanuit CROW. Hierin wordt gesteld dat wanneer er bij een gelijkvloerse fietsoversteek een middengeleider van minimaal 3,0 m breed aanwezig is en er niet meer dan 4 rijstroken in één keer overgestoken worden, dit een oplossing is die binnen de kaders valt.

In het referentieontwerp is vanwege ruimtegebrek (kadastraal en kabels en leidingen) een smallere middengeleider (< 1,0 m) ontworpen. In aansluiting op CROW is IGI van mening dat er hierdoor een verkeersonveilig rustpunt ontstaat, dat in feite niet als zodanig gebruikt kan worden. Als gevolg van dit standpunt bestaat de oversteek uit 3 + 2 stroken. Doordat er 5 rijstroken overgestoken moeten worden, zou een ongelijkvloerse kruising nodig zijn.

De provincie heeft Witteveen+Bos (W+B) gevraagd om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om tot een verkeersveilige oplossing te komen. Tijdens overleg met betrokkenen van de provincie Noord-Holland op 24-06-2015 zijn de volgende varianten gedefinieerd:

1. gelijkvloerse fietsoversteek (huidig ontwerp);
2. fietstunnel nabij het kruispunt;
3. fietsbrug bij P65;
4. loopbrug bij P65;
5. opschuiven toekomstige oostbaan Fokkerweg richting Ringvaart ten behoeve van een groter rustpunt;
6. rechtsafvak vanaf Fokkerweg-zuid naar Schipholdijk gecombineerd met rechtdoor, om ruimte te creëren voor verschuiving richting Ringvaart en hiermee voor een voldoende breed rustpunt in de fietsoversteek;
7. rechtsafvak vanaf Fokkerweg-zuid naar Schipholdijk laten vervallen en verkeer omleiden via Waterwolftunnel;
8. geen fietsverbinding.

In deze notitie is een afweging gemaakt tussen de verschillende varianten.

2. SAMENVATTING

In deze notitie zijn verschillende varianten voor een fietsoversteek onderzocht:

1. gelijkvloerse fietsoversteek, huidig ontwerp;
2. fietstunnel nabij kruispunt
3. fietsbrug bij P65;
4. loopbrug bij P65;
5. opschuiven toekomstige oostbaan Fokkerweg richting Ringvaart ten behoeve van een groter rustpunt;
6. rechtsafvak vanaf Fokkerweg-zuid naar Schipholdijk gecombineerd met rechtdoor, om ruimte te creëren voor verschuiving richting Ringvaart en vervolgens een rustpunt in de fietsoversteek;
7. rechtsafvak vanaf Fokkerweg-zuid naar Schipholdijk laten vervallen en verkeer omleiden via Waterwolfunnel;
8. geen fietspad.

De varianten zijn beoordeeld op 8 criteria zoals weergegeven in onderstaande tabel.

criterium	variant 1	variant 2	variant 3	variant 4	variant 5	variant 6	variant 7	variant 8
kwaliteit HOV	-	+	+	+	-	-	-	+
doorstroming autoverkeer	-	+	+	+	-	-	-	+
verkeersveiligheid	-	+	+	+	0	-	-	+
sociale veiligheid	+	--	0	0	+	+	+	+
comfort fietsers	0	0	-	--	0	0	0	--
complexiteit uitvoering (technisch, proces)	+	--	--	-	--	+	+	+
toegankelijkheid inkoopstation Alliander	+	+	-	-	+	+	+	+
draagvlak	-	-	-	-	-	-	--	--
totaal	-1	-1	-2	-2	-4	-1	-2	2
directe kosten in k€	■	■	■	■	■	■	■	■

Advies

Wanneer de varianten met dubbel min (- -) worden beschouwd als niet acceptabel, blijven varianten 1 (huidig VO) en 6 (gecombineerd rechtdoor/rechtsaf) over als opties. Op basis van verkeerscijfers wordt geadviseerd te analyseren hoeveel fietsers gebruik zullen maken van de oversteek ('exposure'), om daarmee een gevoel te krijgen of het risico verantwoord is. Tevens wordt geadviseerd om op basis van verkeerscijfers en -voorspellingen te analyseren of variant 6 vanuit verkeersveiligheid gezien acceptabel is. Indien dit allebei niet mogelijk / verantwoord blijkt, wordt aanbevolen extra kosten te maken voor een fietsbrug conform variant 3. Bij deze (of andere) variant loopt het project minimaal circa 6 maanden vertraging op.

3. AFWEGINGSCRITERIA

Om een goede afweging tussen de varianten te kunnen maken, zijn de varianten beoordeeld op 7 relevante criteria. Daarnaast is een inschatting gemaakt van de kosten. De criteria zijn hieronder kort toegelicht.

Doorstroming HOV

In dit criterium is de doorstroming van het busverkeer beoordeeld. Wanneer het verkeer hinder heeft van overstekende de fietsers, leidt dit tot een lagere score.

Doorstroming auto

In dit criterium is de doorstroming van het autoverkeer beoordeeld. Wanneer het verkeer hinder heeft van overstekende de fietsers, leidt dit tot een lagere score.

Verkeersveiligheid

Wanneer conflicten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer kunnen optreden, is dit negatief voor de verkeersveiligheid. Daarnaast speelt de vormgeving / vergevingsgezindheid van het conflictpunt een rol.

Sociale veiligheid

Bij het toepassen van (lange) fietstunnels zonder doorzicht, ontstaat een lagere subjectieve veiligheid. De sociale veiligheid neemt hiermee af. Ook afgezonderde hoeken kunnen sociale onveiligheid geven.

Comfort fietsers

Ongelijkvloers kruisen is oncomfortabel vanwege de hellingen. Steile hellingen of trappen hebben een nadelig effect op de toegankelijkheid van de situatie. Omrijden is ongewenst.

Complexiteit uitvoering (technisch, proces)

Bij dit criterium is geschat in hoeverre de realisatie van de variant risico's geeft ten aanzien van geld en tijd, bijvoorbeeld vertraging door noodzakelijke ontwerpprocessen met stakeholders of (onteigening)procedures.

Toegankelijkheid inkoopstation Alliander

Een fietsbrug of een equivalent daarvan geeft een beperking in de doorrijhoogte op de Fokkerweg voor zwaar transport naar het inkoopstation van Alliander (doorrijhoogte 5,40 m).

Draagvlak

Het draagvlak voor een variant is in deze studie gedefinieerd als enerzijds het draagvlak vanuit de omgeving en anderzijds het draagvlak binnen de diverse afdelingen van de provincie Noord-Holland (voornamelijk verkeersveiligheid).

Kosten

Op basis van kengetallen is een kosteninschatting gemaakt voor elke variant. De genoemde directe bouwkosten zijn de eventuele meer- of minderkosten ten opzichte van de basisvariant (huidig ontwerp). Deze is voor deze notitie op '0' gesteld.

Er wordt opgemerkt dat eventuele indirecte kosten als grondverwerving en aanpassingen op Schipholterrein (waaronder Security) niet zijn opgenomen in de kosteninschatting.

4. BEOORDELING VARIANTEN

4.1. Gelijkvloerse fietsoversteek conform VO maart 2015

Wanneer een gelijkvloerse fietsoversteek wordt aangebracht, dient deze voor de veiligheid geregeld te zijn met VRI's i.c.m. akoestische signaalgevers. De bus heeft in de VRI-regeling voorwaardelijke prioriteit.

Doorstroming HOV

Ondanks dat de bus bij de regeling prioriteit heeft, gaat de kwaliteit HOV met een gelijkvloerse fietsoversteek achteruit. Buschauffeurs zullen de snelheid bij het naderen van de oversteek aanpassen om de veiligheid van de fietsers te kunnen garanderen, en af en toe kunnen verstoringen in het systeem optreden waardoor de bus niet of te laat wordt ingemeld en daardoor voor een rood licht moet wachten. Daarnaast is er sprake van voorwaardelijke prioriteit, dus is het niet uitgesloten dat de bus af en toe (spitsperiodes) moet wachten als gevolg van overstekend fietsverkeer.

Score: -

Doorstroming auto

Het verkeerslicht voor autoverkeer zal af en toe op rood staan als gevolg van overstekende fietsers.

Score: -

Verkeersveiligheid

De gelijkvloerse oversteek geeft een conflictlocatie tussen het verkeer en de fietsers. Fietsers bepalen vaak zelf wanneer zij het oversteken veilig achten, en laten zich hierbij niet altijd leiden door een verkeerslicht. Dit heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, met name als er veiligheidsrisico's kleven aan het ontwerp van de oversteek. Doordat de ontworpen middengeleider te smal is om te fungeren als rustpunt, is sprake van een onveilige situatie.

Nuancering hierin is dat 2 van de over te steken rijstroken worden gebruikt door bussen, waar de verkeersintensiteit veel lager ligt dan op een normale rijbaan. Daarnaast is er sprake van relatief 'verantwoordelijk' fietsverkeer: er steken alleen fietsers over die werken op Schipholterrein. Dit zijn doorgaans geroutineerde fietsers in de leeftijd tussen 20-65 jaar.

Score: -

Sociale veiligheid

Aangezien de fietsoversteek 'in de open lucht' gesitueerd is, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid.

Score: +

Comfort fietsers

Fietsers dienen regelmatig op kruisend verkeer te wachten. Dit heeft negatieve gevolgen voor het comfort. De oversteek kent geen hellingen / trappen.

Score: 0

Complexiteit uitvoering

De oversteek is eenvoudig te realiseren. Ter plaatse van de oversteek dient markering te worden aangebracht en dient een verkeersregelinstallatie met akoestische signaalgevers te worden geïnstalleerd. Er zijn echter geen grondwerkzaamheden nodig. Daarnaast zijn er als gevolg van de oversteek geen procedurele aandachtspunten.

Score: +

Toegankelijkheid inkoopstation Alliander

Aangezien de fietsoversteek op maaiveld en zonder hoogtebeperkende objecten gerealiseerd wordt, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van het inkoopstation.

Score: +

Draagvlak

In verband met het gebrek aan verkeersveiligheid voor de fietsers is het draagvlak van deze optie laag.

Kosten

Verschilkosten n.v.t.

4.2. Fietstunnel nabij kruispunt

Doorstroming HOV en auto

Doordat langzaam verkeer gescheiden wordt van gemotoriseerd verkeer, heeft realisatie van een verdiepte fietstunnel een positief effect op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer doordat dit niet hoeft af te remmen voor het langzame verkeer en de Fokkerweg kent geen hellingen.

Score: +

Doorstroming auto

Doordat overstekend verkeer gescheiden wordt van het autoverkeer, heeft realisatie van een verdiepte fietstunnel een positief effect op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer doordat dit niet hoeft af te remmen voor het langzame verkeer en de Fokkerweg kent geen hellingen.

Score: +

Verkeersveiligheid

Doordat overstekend langzaam verkeer gescheiden wordt van het gemotoriseerd verkeer, heeft realisatie van een verdiepte fietstunnel een positief effect op de verkeersveiligheid.

Score: +

Sociale veiligheid

De verdiepte tunnel biedt een afgesloten, donkere en onoverzichtelijke ruimte.

Score: - -

Comfort fietsers

De tunnel is minder comfortabel voor fietsers: in verband met de beperkte ruimte krijgen de toeristen de maximaal toegestane helling. Fietsers hoeven niet af te remmen of te stoppen.

Score: 0

Complexiteit uitvoering

De verdiepte tunnel dient in het grondwater uitgevoerd te worden (-). Daarnaast is het verleggen van K&L noodzakelijk, terwijl de tunnel een verlegging lastig maakt (-). Verder zijn er risico's ten aanzien van NGE. Een fietstunnel is hierdoor zeer lastig maakbaar, en gaat gepaard met een projectvertraging van naar schatting minimaal 6 maanden.

Score: - -

Toegankelijkheid inkoopstation Alliander

De fietstunnel geeft geen hoogtebeperking voor het verkeer op de Fokkerweg.

Score: +

Draagvlak

De kosten van de tunnel zijn mede door de lastige inpassing erg hoog in vergelijking met de andere varianten.

Kosten

De totale voor een fietstunnel worden geschat op circa ■■■ M€.

4.3. Fietsbrug bij P65

Doorstroming HOV en auto

Doordat langzaam verkeer gescheiden wordt van gemotoriseerd verkeer, heeft realisatie van een fietsbrug een positief effect op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer doordat dit niet hoeft af te remmen voor het langzame verkeer.

Score: +

Doorstroming auto

Doordat overstekend verkeer gescheiden wordt van het autoverkeer, heeft realisatie van een fietsbrug een positief effect op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer doordat dit niet hoeft af te remmen voor het langzame verkeer en de Fokkerweg kent geen hellingen.

Score: +

Verkeersveiligheid

Doordat overstekend langzaam verkeer gescheiden wordt van het gemotoriseerd verkeer, heeft realisatie van een fietsbrug een positief effect op de verkeersveiligheid.

Score: +

Sociale veiligheid

Aangezien de fietsbrug 'in de open lucht' gesitueerd is en geen donkere / onoverzichtelijke hoeken kent, heeft de oversteek minder negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid dan bijvoorbeeld een tunnel. Aandachtspunt is wel dat mensen zich op een (smalle) brug vaak beperkt voelen in hun bewegingsruimte.

Score: 0

Comfort fietsers

Een fietsbrug geeft een extra hoogteverschil in het fietspad. In verband met de beperkt beschikbare ruimte is een fietsbrug met toeritten (hellingen) niet mogelijk. De fietsers zullen het hoogteverschil moeten overbruggen d.m.v. trappen met een fietsgoot (zie afbeelding 4.1). Bromfietser en personen in bijvoorbeeld een scootmobiel kunnen geen gebruik maken van de fietsbrug (-)

Score: -

Afbeelding 4.1. Principeoplossing trap en fietsgoot (bron: fietsberaad)



Complexiteit uitvoering

De brug zal zonder tussensteunpunt uitgevoerd worden, want de middenberm op de Fokkerweg is te smal om een steunpunt aan te brengen. Zodoende ontstaat er een grote overspanning met bijbehorende risico's ten aanzien van tijd/geld. Daarnaast is sprake van een fundering in het dijklichaam (leggerprofiel, puin, NGE). De aansluiting bij P65 gaat gepaard met aanpassingen ten aanzien van Security. Een en ander geeft een projectvertraging van naar schatting minimaal 6 maanden.

Score: - -

Toegankelijkheid inkoopstation Alliander

De brug geeft een belemmering voor zwaar transport naar het inkoopstation.

Score: -

Draagvlak

Vooraf op het gebied van toegankelijkheid van de openbare ruimte schiet de fietsbrug tekort.

Kosten

De kosten voor een fietsbrug worden geschat op circa ■■■ k€.

4.4. Voetgangersbrug bij P65

Doorstroming HOV en auto

Doordat langzaam verkeer gescheiden wordt van gemotoriseerd verkeer, heeft realisatie van een voetgangersbrug een positief effect op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer doordat dit niet hoeft af te remmen voor het langzame verkeer.

Score: +

Doorstroming auto

Doordat overstekend verkeer gescheiden wordt van het autoverkeer, heeft realisatie van een voetgangersbrug een positief effect op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer doordat dit niet hoeft af te remmen voor het langzame verkeer en de Fokkerweg kent geen hellingen.

Score: +

Verkeersveiligheid

Doordat overstekend langzaam verkeer gescheiden wordt van het gemotoriseerd verkeer, heeft realisatie van een voetgangersbrug een positief effect op de verkeersveiligheid.

Score: +

Sociale veiligheid

Aangezien de voetgangersbrug 'in de open lucht' gesitueerd is en geen donkere / onoverzichtelijke hoeken kent, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid. Aandachtspunt is wel dat mensen zich op een (smalle) brug vaak beperkt voelen in hun bewegingsruimte.

Score: 0

Comfort gebruikers

De voetgangersbrug is niet comfortabel voor voetgangers. De steile trappen zijn niet geschikt voor mensen met bijvoorbeeld kinderwagens of trollies. Een voetgangersbrug is niet geschikt voor fietsers en mindervalide en voegt dus niets toe voor deze weggebruikers.

Score: - -

Complexiteit uitvoering

De brug zal zonder tussensteunpunt uitgevoerd worden, want de middenberm op de Fokkerweg is te smal om een steunpunt aan te brengen. Zodoende ontstaat er een grote overspanning met bijbehorende risico's ten aanzien van tijd/geld. Wel is er sprake van een 'lichtere' constructie dan bij een fietsbrug. Daarnaast is sprake van een fundering in het dijklichaam (leggerprofiel, puin, NGE). De aansluiting bij P65 gaat gepaard met aanpassingen ten aanzien van Security. Een en ander geeft een projectvertraging van naar schatting minimaal 6 maanden.

Score: -

Toegankelijkheid inkoopstation Alliander

De brug geeft een belemmering voor zwaar transport naar het inkoopstation.

Score: -

Draagvlak

Vooraf op het gebied van toegankelijkheid van de openbare ruimte schiet de voetgangersbrug te kort. (-)

Kosten

De kosten voor de voetgangersbrug worden geschat op ■■■■■ k€.

4.5. Opschuiven toekomstige oostbaan Fokkerweg richting Ringvaart

Door het opschuiven van de oostbaan richting de Ringvaart ontstaat er extra ruimte voor een bredere middengeleider / rustpunt.

Doorstroming HOV

Ondanks dat de bus bij de regeling prioriteit heeft, gaat de kwaliteit HOV met een gelijkvloerse fietsoversteek achteruit. Buschauffeurs zullen de snelheid bij het naderen van de oversteek aanpassen om de veiligheid van de fietsers te kunnen garanderen, en af en toe kunnen verstoringen in het systeem optreden waardoor de bus niet of te laat wordt ingemeld en daardoor voor een rood licht moet wachten. Daarnaast is er sprake van voorwaardelijke prioriteit, dus is het niet uitgesloten dat de bus af en toe (spitsperioden) moet wachten als gevolg van overstekend fietsverkeer.

Score: -

Doorstroming auto

Het verkeerslicht voor autoverkeer zal af en toe op rood staan als gevolg van overstekende fietsers.

Score: -

Verkeersveiligheid

De gelijkvloerse oversteek geeft een conflictlocatie tussen het gemotoriseerde verkeer en de fietsers. Fietsers bepalen vaak zelf wanneer zij het oversteken veilig achten, en laten zich hierbij niet altijd leiden door een verkeerslicht. Dit heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. De bredere middengeleider creëert wel een veilige rustplaats voor de fietsers. Dit geeft een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid op de kruising.

Score: 0

Sociale veiligheid

Aangezien de fietsoversteek 'in de open lucht' gesitueerd is, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid.

Score: +

Comfort fietsers

Fietsers dienen regelmatig op kruisend verkeer te wachten. Dit heeft negatieve gevolgen voor het comfort. De oversteek kent geen hellingen / trappen.

Score: 0

Complexiteit uitvoering

Het 'opschuiven' van de oostelijke baan van de Fokkerweg heeft impact op de directe omgeving: de huidige kadastrale situatie biedt onvoldoende ruimte voor verschuiving. Daardoor is grondaankoop van autoverhuur Jonk noodzakelijk en Fokker Logistics Park noodzakelijk. De grondaankoop bij autoverhuur Jonk geeft een projectvertraging van naar schatting 6 maanden.

Score: - -

Toegankelijkheid inkoopstation Alliander

Aangezien de fietsoversteek op maaiveld en zonder hoogtebeperkende objecten gerealiseerd wordt, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van het inkoopstation.

Score: +

Draagvlak

Vanwege de grondaankoop is er vanuit de omgeving mogelijk verminderd draagvlak voor deze variant.

Kosten

De aanvullende bouwkosten voor het opschuiven van de oostbaan van de Fokkerweg worden geschat op circa ██████€.

4.6. Combineren rechtsafvak vanaf Fokkerweg-zuid naar Schipholdijk met recht-door

Door het realiseren van een gecombineerd opstelvak voor rechtsaf en recht-door, kan het rechtsafvak op de oostbaan van de Fokkerweg komen te vervallen. Hierdoor ontstaat ruimte voor een bredere middengeleider / rustpunt. Verkeer naar de Schipholdijk rijdt om via de Waterwolftunnel.

Doorstroming HOV

Ondanks dat de bus bij de regeling prioriteit heeft, gaat de kwaliteit HOV met een gelijkvloerse fietsoversteek achteruit. Buschauffeurs zullen de snelheid bij het naderen van de oversteek aanpassen om de veiligheid van de fietsers te kunnen garanderen, en af en toe kunnen verstoringen in het systeem optreden waardoor de bus niet of te laat wordt ingemeld en daardoor voor een rood licht moet wachten. Daarnaast is er sprake van voorwaardelijke prioriteit, dus is het niet uitgesloten dat de bus af en toe (spitsperiodes) moet wachten als gevolg van overstekend fietsverkeer.

Score: -

Doorstroming auto

Het verkeerslicht voor autoverkeer zal af en toe op rood staan als gevolg van overstekende fietsers (-). Daarnaast moet doorgaand verkeer op de oostbaan af en toe afremmen voor rechtsafslaand verkeer, maar het gaat hier om zeer kleine hoeveelheden verkeer.

Score: -

Verkeersveiligheid

De gelijkvloerse oversteek geeft een conflictlocatie tussen het gemotoriseerde verkeer en de fietsers. Fietsers bepalen vaak zelf wanneer zij het oversteken veilig achten, en laten zich hierbij niet altijd leiden door een verkeerslicht. Dit heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid (-). De bredere middengeleider creëert wel een veilige rustplaats voor de fietsers. Dit geeft een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid op de kruising (+).

Het combineren van rechtsaf en recht-door kan leiden tot onverwachte rembewegingen met het risico op kop-staartbotsingen tot gevolg (-).

Score: -

Sociale veiligheid

Aangezien de fietsoversteek 'in de open lucht' gesitueerd is, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid (+).

Score: +

Comfort fietsers

Fietsers dienen regelmatig op kruisend verkeer te wachten. Dit heeft negatieve gevolgen voor het comfort. De oversteek kent geen hellingen / trappen.

Score: 0

Complexiteit uitvoering

De oversteek is eenvoudig te realiseren. Ter plaatse van de oversteek dient markering te worden aangebracht en dient een verkeersregelininstallatie met akoestische signaalgevers te worden geïnstalleerd. Er zijn echter geen grondwerkzaamheden nodig. Daarnaast zijn er als gevolg van de oversteek geen procedurele aandachtspunten.

Score: +

Toegankelijkheid inkoopstation Alliander

Aangezien de fietsoversteek op maaiveld en zonder hoogtebeperkende objecten gerealiseerd wordt, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van het inkoopstation.

Score: +

Draagvlak

Als gevolg van de afsluiting is het autoverhuurbedrijf en nabijgelegen tankstation Tinq sterk verminderd bereikbaar. Vanuit de omgeving zal deze variant problemen met draagvlak geven.

Kosten

De minderkosten voor een gecombineerd opstelvak worden geschat op circa ██████€.

4.7. Verwijderen rechtsafvak vanaf Fokkerweg-zuid naar Schipholdijk

Door het verwijderen van het rechtsafvak op de oostbaan van de Fokkerweg, ontstaat ruimte om de rijbaan binnen de kadastrale grenzen oostwaarts te verschuiven. Dit geeft vervolgens ruimte voor een bredere middengeleider / rustpunt. Verkeer naar de Schipholdijk rijdt om via de Waterwolftunnel.

Doorstroming HOV

Ondanks dat de bus bij de regeling prioriteit heeft, gaat de kwaliteit HOV met een gelijkvloerse fietsoversteek achteruit. Buschauffeurs zullen de snelheid bij het naderen van de oversteek aanpassen om de veiligheid van de fietsers te kunnen garanderen, en af en toe kunnen verstoringen in het systeem optreden waardoor de bus niet of te laat wordt ingemeld en daardoor voor een rood licht moet wachten. Daarnaast is er sprake van voorwaardelijke prioriteit, dus is het niet uitgesloten dat de bus af en toe (spitsperioden) moet wachten als gevolg van overstekend fietsverkeer.

Score: -

Doorstroming auto

Het verkeerslicht voor autoverkeer zal af en toe op rood staan als gevolg van overstekende fietsers.

Score: -

Verkeersveiligheid

De gelijkvloerse oversteek geeft een conflictlocatie tussen het gemotoriseerde verkeer en de fietsers. Fietsers bepalen vaak zelf wanneer zij het oversteken veilig achten, en laten zich hierbij niet altijd leiden door een verkeerslicht. Dit heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. De bredere middengeleider creëert wel een veilige rustplaats voor de fietsers dit geeft een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid op de kruising.

Er is daarnaast een risico dat weggebruikers tegen de regels in toch proberen rechtsaf te slaan. Ook kan er zoekend verkeer ontstaan (-).

Score: -

Sociale veiligheid

Aangezien de fietsoversteek 'in de open lucht' gesitueerd is, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid (+).

Score: +

Comfort fietsers

Fietsers dienen regelmatig op kruisend verkeer te wachten. Dit heeft negatieve gevolgen voor het comfort. De oversteek kent geen hellingen / trappen.

Score: 0

Complexiteit uitvoering

De oversteek is eenvoudig te realiseren. Ter plaatse van de oversteek dient markering te worden aangebracht en dient een verkeersregelininstallatie met akoestische signaalgevers te worden geïnstalleerd. Er zijn echter geen grondwerkzaamheden nodig. Daarnaast zijn er als gevolg van de oversteek geen procedurele aandachtspunten.

Score: +

Toegankelijkheid inkoopstation Alliander

Aangezien de fietsoversteek op maaiveld en zonder hoogtebepurende objecten gerealiseerd wordt, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van het inkoopstation.

Score: +

Draagvlak

Vanwege het veiligheidsrisico dat ontstaat door het vervallen rechtsafvak is er binnen de provincie beperkt draagvlak voor deze variant.

Kosten

De minderkosten voor het verwijderen van het rechtsafvak richting de Schipholdijk worden geschat op circa ██████€.

4.8. Geen fietsverbinding

Doorstroming HOV

De VRI-regeling hoeft geen rekening meer te houden met fietsers. Het niet toepassen van een fietsoversteek heeft dan een positief effect op de doorstroming van het HOV verkeer

Score: +

Doorstroming autoverkeer

De VRI-regeling hoeft geen rekening meer te houden met fietsers. Het niet toepassen van een fietsoversteek heeft dan een positief effect op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer.

Score: +

Verkeersveiligheid

Er zal geen langzaam verkeer meer oversteken. Het voorkomen van langzaam verkeer op het kruisingsvlak van de Fokkerweg heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

Score: +

Sociale veiligheid

Er zijn geen issues voor de sociale veiligheid.

Score: +

Comfort fietsers

Fietsers zullen ergens anders moeten oversteken. Dit betekent dat zij moeten omfietsen via doorlaatpost 2.

Score: - -

Complexiteit uitvoering

Er wordt geen oversteek gerealiseerd.

Score: +

Bereikbaarheid omgeving

Er wordt geen oversteek gerealiseerd.

Score: +

Draagvlak

Het laten vervallen van de fietsverbinding zal vanuit KLM en Schiphol problemen met draagvlak geven.

Kosten

De minderkosten voor het laten vervallen van het fietspad en het versmallen van de middengeleider (rustpunt is niet meer nodig) worden geschat op circa █████€.

Deze notitie geeft een toelichting op de definitieve vaststelling van het contract voor deelproject 3, HOV Schiphol-Oost; de wijze waarop het contract zal worden gegund en hoe tenslotte in de uitvoering wordt geborgd dat aan alle eisen uit het contract wordt voldaan.

Definitieve contract HOV Schiphol-Oost, deelproject 3.

In het nu voorliggende UAV- GC Contract Schiphol- Oost (versie 24 september 2015) zijn vanuit de doelstelling van het project alle eisen en de scope van het project HOV Schiphol-Oost gespecificeerd en vastgelegd. Dit is in totaliteit het 'Werk' dat omvat; het ontwerp en de uitvoering van de vrije busbaan, waaronder de realisatie van een fly- over, aanpassingen aan de Fokkerweg en de Schipholdijk, de reconstructie van een fietspad en aanpassingen in de openbare ruimte.

Het contract bestaat uit een modelovereenkomst UAV- GC 2005 en bijbehorende Annexen (projectspecifieke uitwerkingen van de overeenkomst) en daarnaast de specifieke uitwerking van eisen aan 'wat' er gebouwd (Vraagspecificatie 1) moet worden en 'hoe' (Vraagspecificatie 2). Hierin wordt na de gunning de aanneemprijs en de aanbidding toegevoegd waarna de prijs en de 'kwaliteit' is vastgelegd.

Dit contract is zorgvuldig tot stand gekomen in overleg met alle betrokken stakeholders door:

1. Uitgebreide Klant- Eisen- Inventarisatie en Onderzoeken in afstemming met de projectgroep (2014/ 2015)
2. Vaststelling onder voorwaarden van de Klant- Eisen- Specificatie (KES) door de Stuurgroep (juli 2015)
3. Uitwerking van de KES naar Vraagspecificaties in afstemming met de projectgroep (juli 2015)
4. Toetsing van de Vraagspecificatie en Inschrijvingsleidraad door de projectgroep (augustus 2015)
5. Interne kwaliteitstoetsing van de stukken door intern projectteam van de Provincie Noord-Holland
6. Verwerking van de relevante op- en aanmerkingen in het voorliggende contract (september 2015)

ad 1) Vanaf het begin van het project is alle input uit overleggen (verslagen) en emails verzameld in het informatiesysteem Relatics. Op deze wijze is geborgd dat er geen informatie verloren gaat, en dat eisen en wensen altijd herleidbaar zijn naar de initiator en brondocument. Het proces van eisinventarisatie is een iteratief proces in samenhang met het ontwerpproces geweest: initiële eisen en brondocumenten -> schetsontwerp -> bespreking ontwerp en ophalen klanteisen -> voorontwerp -> bespreking ontwerp en ophalen klanteisen -> referentieontwerp -> samenstellen klanteisspecificatie.

ad 2) Op basis van het door de stuurgroep vastgestelde referentieontwerp is de klanteisspecificatie opgesteld. De klanteisspecificatie is de bundeling van alle binnengekomen klanteisen gedurende het (ontwerp)proces. Om deze bundeling te kunnen vaststellen, zijn hiaten en tegenstrijdigheden geïdentificeerd en in overleg met de stakeholders aangevuld ('ontwerpissues'). De klanteisspecificatie is in de projectgroep van juni 2015 besproken en vervolgens in de stuurgroep van juli 2015 vastgesteld.

ad 3) De klanteisspecificatie met daarbij de laatste commentaren is in juli 2015 opgewerkt tot een vraagspecificatie, zodat het een aanbestedingswaardig document wordt. De klanteisen zijn hiervoor scherper geformuleerd, nieuwe hiaten en tegenstrijdigheden (voortschrijdend inzicht) geïdentificeerd en besproken en bindende documenten toegevoegd. Over de laatst openstaande issues heeft overleg met de stakeholders plaatsgevonden:

- doorstroming en Security doorlaatpost 2 (Schiphol en KLM)
- kwaliteit en vormgeving fietspad Schipholdijk (gemeente Haarlemmermeer)
- vormgeving flyover (Schiphol en gemeente Haarlemmermeer)
- stabiliteit Schipholdijk (Rijnland)

ad 4- 5- 6) De werkzaamheden zoals beschreven onder ad 3 hebben geleid tot een concept vraagspecificatie, die is besproken in de projectgroep van augustus 2015. Met het verwerken van de opmerkingen hieruit is een definitief concept opgeleverd, dat is getoetst door de stakeholders en een ander contract- team van provincie Noord- Holland. Met het verwerken

van de opmerkingen hieruit zijn voorliggende definitieve contractstukken opgeleverd. (zie bijlage voor definitieve lijst met stukken)

Besluit Stuurgroep;

De stuurgroep wordt verzocht om kennis te nemen van de gevolgde procedure en akkoord te gaan met de eisen zoals die zijn opgesteld in de vraagspecificatie, inschrijvingsleidraad en de bijbehorende bijlagen. Deze stukken zijn bij de betrokken partijen bekend en besproken, maar niet meegestuurd.

Kostennotitie

(23 september 2015)

Inleiding

Deze kostennotitie is geschreven ten behoeve van de stuurgroep 2 oktober 2015 en bouwt voort op de kostennotitie dd 29 juni 2015. In de tussenliggende periode is er voor deelproject 3 een nieuwe raming opgesteld en is er meer inzicht gekregen in de werkelijke uitgaven.

Deze raming is aangepast aan de nieuwste ontwerpinzichten (o.a. de aanpassingen van bochten in het fietspad op de dijk, de levensduur van het fietspad op de dijk en de mogelijkheid om gebruik te maken van een kleikoffer) en houdt rekening met de opgetreden risico's (er wordt bijv. uitgegaan van beveiligd ontgraven van niet-gesprongen explosieven). Ook zijn directieverleveringen zoals doorlaatposten, hekken etc. meegenomen.

Totale projectkosten	Juni 2015	sep-15
Civiele werkzaamheden P57	€ [redacted]	€ [redacted]
Kabels en leidingen nabij P57	€ [redacted]	€ [redacted]
Vat kosten scopewijzigingen	€ [redacted]	€ [redacted]
Vat kosten gemaakt t/m DO	€ [redacted]	€ [redacted]
Sanering incl EK & risico	€ [redacted]	€ [redacted]
Risicovoorziening	€ [redacted]	€ [redacted]
Vat kosten te maken	€ [redacted]	€ [redacted]
Totaal Deelproject 2	€ [redacted]	€ [redacted]
Gemaakte VAT kosten	€ [redacted]	€ 1.200.000
Vat agv scope wijziging	€ [redacted]	€ 200.000
VAT kosten te maken PNH	€ [redacted]	€ 328.848
Aanleg busbaan Goede Ree	€ [redacted]	€ 1.503.730
Aanleg busbaan/ Fokkerweg	€ [redacted]	€ 313.250
Fly-over	€ [redacted]	€ 1.537.341
K&L nabij rotonde en langs Fokkerweg	€ [redacted]	€ 4.100.000
Aankoop gronden	€ [redacted]	€ 50.000
Risicoreservering	€ [redacted]	€ 1.000.000
Totaal deelproject 3	€ [redacted]	€ 22.943.104
Aanpassingen HWS-sstraat	€ [redacted]	€ [redacted]
Totaal deelproject 4	€ [redacted]	€ [redacted]
Totaal project	€ [redacted]	€ [redacted]

De totale geprognostiseerde projectkosten bedragen daarmee een kleine [redacted] n€.

Gezien het gereserveerde budget van [redacted] binnen de PNH, de onzekerheid in deze projectfase heeft de provincie gemeend geen aanvullend krediet aan te vragen.

Een aantal aandachtspunten;

Stuurgroep Notitie Planning

Deze notitie is geschreven voor de stuurgroep van 2 oktober 2015. Voor een overzicht van de planning wordt verwezen naar de bijlage.

Ten opzichte van de vorige planning, d.d. 11 juni hebben zich geen veranderingen in de planning voorgedaan. Wel zijn een aantal planningsrisico's inzichtelijk gemaakt die actief beheerst moeten worden.

Doordat in de uitvoeringsplanning bleek dat de verlegging van de kabels en leiding van deelproject 2 en 3 vrijwel gelijktijdig uitgevoerd moeten worden ontstaat er een planningsrisico. K&L eigenaren gaven aan dat het niet opportuun is om gelijktijdig zulke grote ingrepen te doen. Momenteel wordt onderzocht of deelproject 2 versneld uitgevoerd kan worden. Dit zou wellicht mogelijk gemaakt kunnen worden indien een aantal kritische K&L met een lange besteltijd eerder aangeschaft kunnen worden. Momenteel wordt verkend op welke wijze dit zou kunnen plaatsvinden.

Het risico dat de omgevingsvergunning later dan de gunning van DP 3 zal worden afgegeven is groter geworden. Het geluidsonderzoek heeft vertraging opgelopen waardoor pas deze week de definitieve aanvraag bij de gemeente is ingediend.

Belangrijke data;

- Stuurgroep begin november waar de kostenverdeling van DP 2 centraal staat.
- 19 November; Inloopmiddag bij Wings

De stuurgroep wordt verzocht om kennis te nemen van de aangepaste planning

Stuurgroepnotitie - HOV-oost Deelprojecten 2 en 4 – Uitvoeringsontwerp

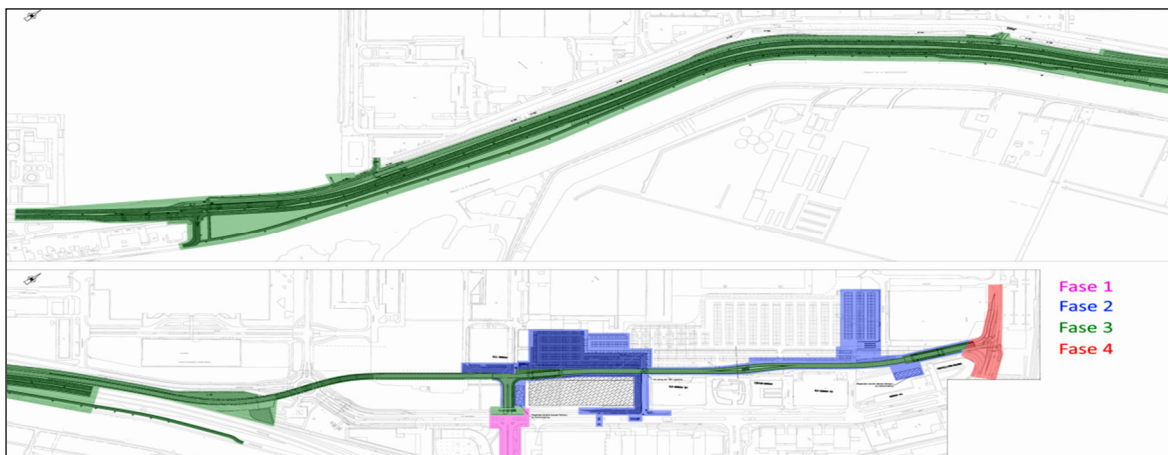
Van: A. Westerman

Aan: HOV-oost Stuurgroep

Datum 06 november 2015

Betreeft: Goedkeuring HOV-oost Deelprojecten 2 en 4 Uitvoeringsontwerp

Voor de aanleg van een HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) busbaan op Schiphol-Oost zijn binnen dit project diverse deelprojecten benoemd. Hiervoor is het ontwerp en de uitvoering van deelprojecten 2 en 4 toegewezen aan Schiphol. Het doel van deze notitie is het verkrijgen van goedkeuring op het Uitvoeringsontwerp (UO) inclusief een kostenraming van deelprojecten 2 en 4.



Figuur 1. Demarcatie deelproject 2 (fase 2) en deelproject 4 (fase 4)

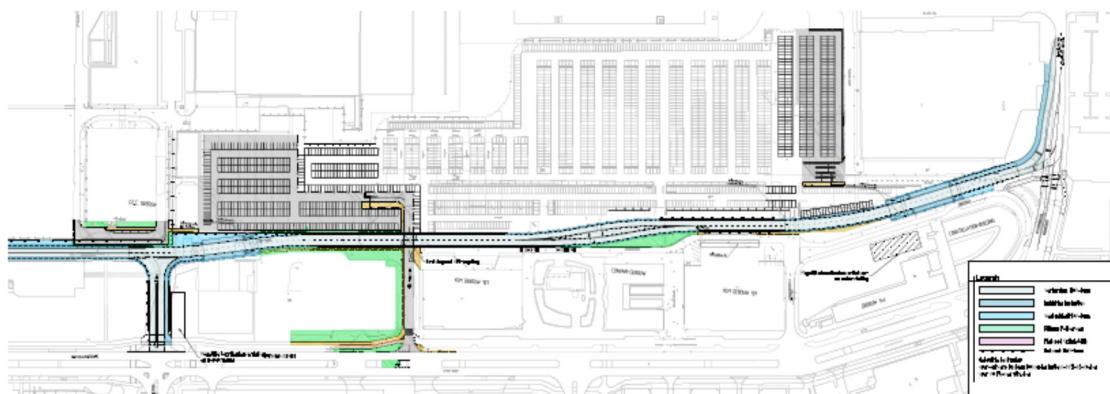
Scope

Deelproject 2 richt zich op het functievrij maken van het tracé van de busbaan van de kruising Hendrik Walaardt Sacréstraat/Oostgat tot en met gebouw 201 (OCC-gebouw). De werkzaamheden daarvan staan beschreven in bijlage 1.

Deelproject 4 richt zich op de aanleg van de aansluiting van de busbaan van de Walaardt Sacréstraat op het Oostgat, inclusief aanpassingen aan de Walaardt Sacréstraat en de VRI bij die aansluiting. De werkzaamheden daarvan staan beschreven in bijlage 1.

Uitvoeringsontwerp

Door Schiphol is in samenwerking met Heijmans op basis van de scope en het Definitief Ontwerp van de busbaan een Uitvoeringsontwerp (bestek en werkomschrijving) uitgewerkt.



Figuur 2 ontwerp deelprojecten 2 en 4

Voor het functievrij maken van het tracé van de busbaan moeten kabels en leidingen van Schiphol worden verlegd. Hiervoor zijn ontwerpen opgesteld in het gebied van Oostgat en Scrayershoeck tot en met gebouw 201, het OCC van KLM. De ontwerpen hiervan zijn opgenomen in bijlage 2.

Na goedkeuring in de Stuurgroep HOV-oost, zal ook goedkeuring binnen Schiphol voor bijdrage aan dit project bij de Directie worden aangevraagd. Tevens zal er door Schiphol een subsidieaanvraag bij de Provincie Noord-Holland worden ingediend voor de uitvoering ten behoeve van het functievrij maken.

Kostenraming inclusief VAT-kosten

Bij het Uitvoeringsontwerp is een kostenraming opgesteld. Uitgangspunten van deze kostenraming zijn:

- Gebaseerd op document 1513047-FDT047-G-overzichten alle ontwerpen d.d. 13-03-2015 en bijbehorende documenten genoemd in bijlage 1;
- 1513047-Ontwerpnotitie HOV-oost_UO_20150925;
- Aanbiedingen van diverse maincontractors Schiphol waaronder Heijmans, BAM en Heras.

De totale kosten voor deelprojecten 2 en 4 zijn € [REDACTED]. In bijlage 3 is de kostenraming opgenomen.

Tijdens de uitvoeringsfase zal er een raakvlak zijn met het project Groot Onderhoud P57. Momenteel is het ontwerp daarvan nog niet vastgesteld. Wel is bepaald dat voor HOV-oost het uitgangspunt voor P57 'basis' is. De wens binnen GOH P57 is om dit te upgraden naar 'accent'. Als deze ontwerpen bekend zijn, worden deze met de Provincie en de Stadsregio Amsterdam gedeeld. Daar waar mogelijk zal Schiphol trachten de samenloopkosten over de projecten te verdelen.

Vanuit Schiphol wordt er ook een bijdrage geleverd aan de aanpassingen aan het rioleringsstelsel. Door de aanpassingen aan het dit stelsel zal Schiphol de komende jaren geen kosten hebben aan correctief onderhoud hiervan. Deze kosten ad. € [REDACTED], - worden als bijdrage aan het project gedaan.

De VAT-kosten zijn in de kostenraming verwerkt. In de kostenraming komen de VAT-kosten onder de gestelde 16%. De VAT-kosten en een nadere onderbouwing hiervan zijn opgenomen in bijlage 4.

In de offerte voor civiele werkzaamheden zijn een aantal stelposten opgenomen. Deze zijn opgenomen omdat op dit moment geen volledig inzicht bestaat of de kosten benodigd zijn en om verrekenbare eenheden met elkaar af te kunnen rekenen achteraf.

Planning deelprojecten 2 en 4

Voor deelprojecten 2 en 4 is een planning opgesteld die is opgenomen in de overall planning van HOV-oost, gezamenlijk met deelproject 3.

De planning van deelprojecten 2 en 4 ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- November 2015 Vaststellen UO HOV-oost deelprojecten 2 en 4

- November-December 2015 Opwaarderen deelproject 2 en 4 door SRA
- November 2015 Subsidie-aanvraag
- December 2015 Opdrachtverstrekking Provincie aan Schiphol
- Januari 2016 Opdrachtverstrekking maincontractors Schiphol
- Januari – Februari 2016 Voorbereiding uitvoering
- Maart – Oktober 2016 Uitvoering
- Q4 2016: Oplevering

De definitieve start van de uitvoering zal in afstemming met deelproject 3 plaatsvinden.

Gevraagde goedkeuring

Aan de Stuurgroep wordt gevraagd om:

1. Goedkeuring te geven aan cq. in te stemmen met de scope van deelprojecten 2 en 4 met bijbehorend Uitvoeringsontwerp;
2. Goedkeuring te geven aan de kostenraming behorende bij deelprojecten 2 en 4 en hiermee alle processen van opwaardering en subsidieverstrekking aan Schiphol in gang te zetten.

Bijlage 1 - Documenten en werkzaamheden DO deelproject 2

Documenten

- Documenten behorende bij de raming:
- 1513047-BST-002-2.0-HOV-Oost
- Reactiematrix concept UO HOV-oost-20150925
- 61295-ET01-P57 TGB Definitieve lokaties-versie-B-20141024
- 61296-ET02-P57-TGB-LS-versie-B-20141024
- 61297-ET03-P57 TGB Laadpalen-EVBox-versie-B-20141024
- 61298-ET04-P57 TGB ZS-versie B-20141024
- 61299-ET05-P57- OV-versie B-20141024
- 181401-CT01-B - UO HOV bestaande situatie
- 181402-CT02-B - UO HOV opbreekwerkzaamheden
- 181403-CT03-B - UO HOV hwa werkzaamheden
- 181404-CT04-B - UO HOV Nieuwe situatie-Blad 1
- 181405-CT05-B - UO HOV Nieuwe situatie-Blad 2
- 181406-CT06-B - UO HOV Nieuwe situatie-Blad 3
- 181407-CT07-B - UO HOV Nieuwe situatie-Blad 4
- 181409-CT09-B - UO HOV Bebording
- 181410-CT10-B - UO HOV tijdelijke voorzieningen
- 181411-ET11-B - UO HOV OV werkzaamheden
- 181412-ET12-B - UO HOV VRI aansluiting HWS
- M.100925-151028 HOV-oost (begroting)

Werkzaamheden t.b.v. deelprojecten 2

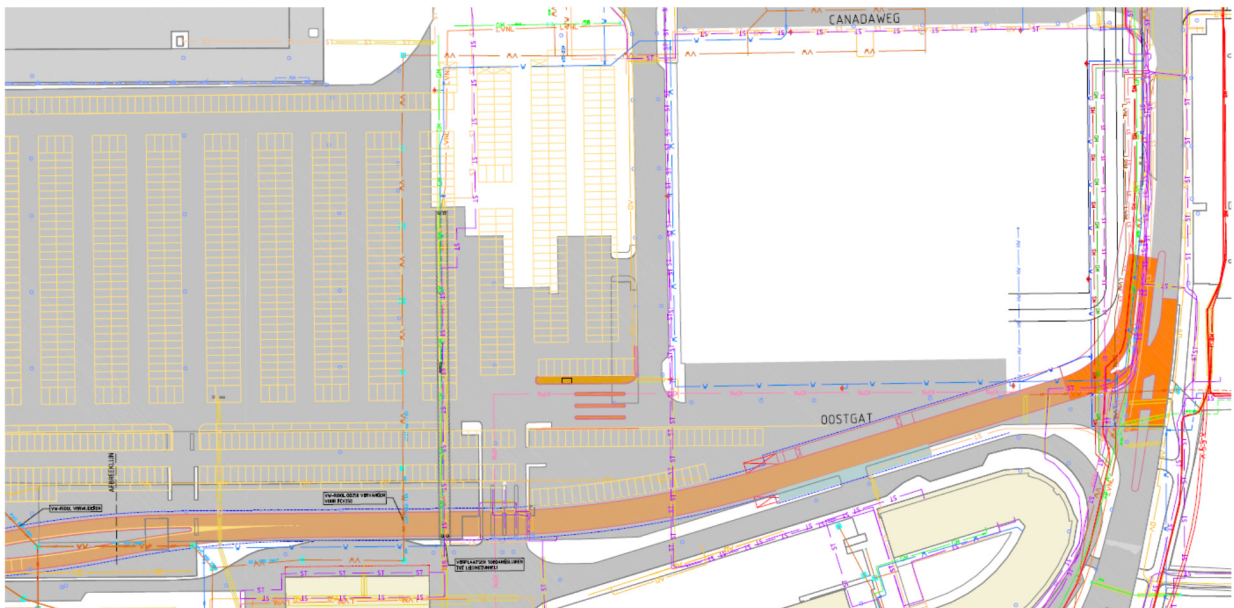
- Verleggen kabels en leidingen, E, W en telecom Hendrik Walaardt Sacréstraat;
- P-compensatie: opbreken, grondwerk, HWA, kabelwerk;
- P-compensatie: aanbrengen fundering, verharding, markering;
- Aanpassen markering gedeelte bestaande P57.
- Verwijderen verharding, fundering, straatmeubilair tbv tracé HOV-oost;
- Verwijderen en verleggen HWA;
- Vervangen HWA-leidingen tpv kruisingen met tracé HOV-oost.
- Vrijgemaakte tracé afzetten met bouwhekken;
- T.p.v. huidige toegangen, tijdelijke doorsteken maken mbv betonplaten.
- CT-werkzaamheden nieuwe entree P57;
- ET- kabelwerk, mantelbuizen entree P57;
- Omzetten slagboominstallatie, kentekenherkenning, kasten, etc.;
- In gebruikname nieuwe entree P57;
- Vrijgemaakte tracé afzetten met bouwhekken;
- Verwijderen verharding, fundering, straatmeubilair tbv HOV-oost/OCC;
- Verwijderen, verleggen en vervangen HWA;
- Aanpassen aansluiting op Stationsplein, incl. verwijderen bushalte;
- P-OCC: aanbrengen fundering, verharding, markering;
- Vrijgemaakte tracé afzetten met bouwhekken;
- Tijdelijke verharding kruising toegang naar P-OCC met HOV-oost;
- Tijdelijke bushalte op Stationsplein.
- Aanpassen markering gedeelte P-OCC;
- Omzetten slagboominstallatie P-OCC (door derden);

- In gebruikname P-OCC
- Verwijderen verharding, fundering, straatmeubilair tbv HOV-oost/OCC;
- Verwijderen, verleggen en vervangen HWA;
- Vrijgemaakte tracé afzetten met bouwhekken.
- In gebruikname P-OCC
- Aanpassen voorterrein OCC: verharding, fundering, HWA;
- Verleggen kabels en leidingen nabij OCC-gebouw
- Aanpassen hekwerken
- Aanpassen hwa-stelsel

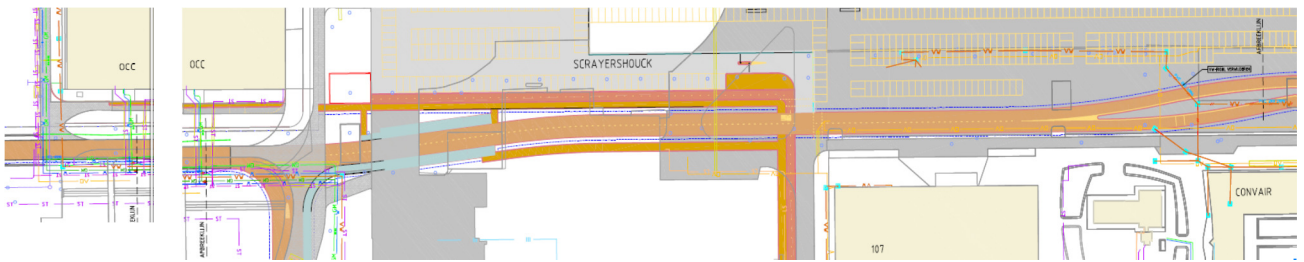
Werkzaamheden t.b.v. deelproject 4

- Aanpassen weg hoek Walaard Sacréstraat / Oostgat (inclusief asfalteren)
- Plaatsen VRI (in gebruik stelling door aannemer busbaan)

Bijlage 2 – Ontwerpen omleggen kabels en leidingen



Deel Oostgat



Deel Scrayershoek en OCC

Bijlage 3 – Kostenraming deelproject 2 HOV-Oost

code	Onderwerp	Raming
1.1	Historische ontwerpkosten nav scopewijzigingen	
1.2	Ontwerpkosten VO / DO deelproject 2	
1.3	Ontwerpkosten UO	
1	Ontwerpkosten	
2.1	Compensatie winterstalling (hekwerk aanpassen)	
2.2	Civiele werkzaamheden perceel 3 (Heijmans)	
2.3	Civiele werkzaamheden perceel 4 (Heras)	
2	Civiele werkzaamheden	
3.1	Kabels en leidingen werkzaamheden AAS E (Heijmans)	
3.2	Kabels en leidingen werkzaamheden AAS W (BAM)	
3.3	Kabels en leidingen telecom (ST)	
3	Kabels en leidingen deelproject 2	
4	Risicobudget 10%	
	BOUWKOSTEN	
5.1	Projectmanagement, toezicht en veiligheid PLUS (uitvoering)	
5	Projectmanagement uitvoering	
6.1	Correctief onderhoud HWA Schiphol Oost	
6	BIJDRAGE SCHIPHOL (HWA)	
7	TOTAAL FVM HOV-OOST SCHIPHOL DEELPROJECTEN 2 en 4	

Bijlage 4 – VAT-kosten

VAT-kosten		Opgedragen / verwachting	
Leverancier	Opdracht	Bedrag	
Heijmans	startopdracht ontwerp VO	██████████	VO
Heijmans	ontwerp VO week 39-41 2013	██████████	VO
Heijmans	ontwerp VO 42 t/m wk 52 2013	██████████	VO
Heijmans	ontwerp VO wk 1-9 2014	██████████	VO
Steigenberger	ontwerp / begeleiding	██████████	VO
Evers Adviesbureau	begeleiding financiering VO	██████████	VO
PLUS	ontwerp juli - juli 2014	██████████	VO AB-weg
WH techniek	ontwerp AAS k&L e (AB-weg)	██████████	VO AB-weg
ST	Ontwerpwerkzaamheden AB-weg	██████████	VO AB weg
BAM	ontwerp	██████████	VO AB-weg
BAM	ontwerp proefsleuven	██████████	VO AB-weg
ST	VAT 2A+ 2B	██████████	2A en dlp
WH Techniek	ontwerp AAS k&L e (dlp)	██████████	VO
BAM	ontwerp (dlp)	██████████	VO
VWB	ontwerp	██████████	VO-dlp
Cofely	ontwerp	██████████	VO-dlp
Siemens	inventarisatie	██████████	VO-dlp
Gem Haarlemmermeer	Omgevingsvergunning dlp	██████████	VO-dlp
Heijmans	ontwerp DO+	██████████	DO+
Heijmans	ontwerp DO+	██████████	DO+
Evers Adviesbureau	aanvulling begeleiding DO	██████████	DO
PLUS	ontwerp aug 2014 - maart 2015	██████████	DO
Ontwerpkosten VO/DO		██████████	
AB-weg engineering		██████████	
Kosten doorlaatpost 2		██████████	
Kosten oversteek		██████████	
Uren PLUS onderzoek fly-over		██████████	
Uren PLUS Fokkerweg		██████████	
Ontwerpkosten vervallen varianten		██████████	
Totaal ontwerpkosten VO/DO		██████████	

Heijmans	Uitvoeringsontwerp	██████████	UO
Evers Adviesbureau	Begeleiding UO	██████████	UO
PLUS	UO april 2015-september 2015	██████████	UO
BAM	Bestek WTB	██████████	UO
WH Techniek	Bestek E	██████████	UO
Totaal ontwerpkosten UO		██████████	
Totaal VAT ontwerp		██████████	
PLUS	oktober 2015-oktober 2016	██████████	uitvoering
ARBO vitale	begeleiding uitvoering	██████████	uitvoering
BIMS	notulist	██████████	uitvoering
Totaal VAT uitvoering		██████████	
TOTAAL VAT-kosten FVM Schiphol deelproject 2		██████████	
Bouwkosten		██████████	

Onderbouwing VAT-kosten

De VAT-kosten voor project HOV-oost voor Schiphol bestaan uit uren voor PLUS, inhuur van diensten (notulist en veiligheidskundige) en uren begeleiding kabels & leidingen. Deze uren worden besteed door diverse rollen, zoals projectmanager, risicomanager, opzichter en planner. Deze uren worden doorbelast aan het project. Het benodigde budget hiervoor dient de opdrachtgever te verzorgen.

De projectmanager PLUS is verantwoordelijk voor de aansturing van het project, van definitiefase tot en met de nazorg en evaluatie.

Taken van de projectmanager zijn:

- Voorbereiden, realiseren en/of monitoren van de uitvoering van het projectplan teneinde projectresultaten te realiseren in lijn met de projectdoelstellingen en het programma van eisen.
- Regelmatig overleg en afstemming met interne afdelingen en externe partijen, omgevingsmanagement met stakeholders, zoals huurders van de gebouwen.
- Overleggen ten behoeve van kabels & leidingen;
- Gespreksonderwerp is vooral operationele zaken en projectvoortgang
- Verkrijgen van draagvlak voor het project en goedkeuring van producten die worden opgeleverd door het project bij de betrokken stakeholders (zowel intern als extern Schiphol Group)
- Overdragen van project(en) aan de beheersorganisatie volgens gestelde richtlijnen door middel van een volledig projectdossier, evalueren van het project en de resultaten en signaleren van verbetermogelijkheden met betrekking tot het proces en het product voor voortdurende verbetering van (de kwaliteit van) het projectproces;
- Maandelijks afstemmingsoverleg met de algemeen projectmanager van de PNH;
- 4 maandelijks rapporteren naar de algemeen projectmanager van de PNH.

De opzichter ondersteunt de projectmanager op het bouwterrein met betrekking tot projectvoortgang.

- Bewaakt de kwaliteit van de uitvoering van de aannemer
- Faciliteert de aannemer in Schipholprocedures en operationele zaken.
- Bekijkt of de aannemer de meest efficiënte manier van werken toepast
- Controleert het werk aan de hand van de ontwerpen

Schiphol Oost zal vanuit Schiphol Centrum worden aangereden en zal voor de projectmanager en opzichter extra reistijd met zich meebrengen. Deze uren zijn voor dit project meegenomen.

Het aantal uren dat is ingeschat is voor de begeleiding per maand. De daadwerkelijke gemaakte uren en kosten worden verrekend met het project met de huidige scope binnen de projectsheet zoals die is ingediend.

Stuurgroepnotitie Langzaam verkeersoversteek Fokkerweg

In de scope van het project HOV Schiphol Oost is een toegang voor het langzaam verkeer ter hoogte van P65 overeengekomen. Daartoe dient de Fokkerweg en de busbaan worden overgestoken. In het huidige ontwerp is deze oversteek gelijkvloers ontworpen. Volgens landelijke richtlijnen dient deze oversteek ongelijkvloers te worden uitgevoerd.

Volgens landelijke richtlijnen (Handboek Wegontwerp) dienen gelijkvloerse oversteekplaatsen voor fietsers en bromfietzers vanwege de verkeersveiligheid ter plaatse van een kruispunt liggen. Bij wegtype I (dubbelbaans) is een ongelijkvloerse oplossing noodzakelijk.



Type I



Type II

Het Handboek Wegontwerp maakt onderscheid tussen wegtype I (dubbelbaansweg, dwarsprofiel met 2x2 rijstroken) en wegtype II (enkelbaansweg, dwarsprofiel met 1x2 rijstrook). Bij wegvaktype II wordt gelijkvloers oversteken niet uitgesloten. De oversteekbaarheid kan worden verbeterd door de passeersnelheden te verlagen, een middengeleider (rustpunt) aan te leggen en/of door de oversteeklengte te beperken.

Het Handboek zegt niets over aantal overstekers en over snelheid op de weg die wordt gekruist.

De busbaan Schiphol Oost zal worden aangelegd tussen Schiphol Oost 'noord' en Fokker Logistics Park (FLP). Bij FLP, ter hoogte van de verbindingsweg naar de Schipholdijk, voegt de busbaan in en uit op de Fokkerweg.

De Fokkerweg is een type I, 70 km/uur weg buiten de bebouwde kom.

Ter hoogte van de aansluiting (Fokkerweg/verbindingsweg Schipholdijk) is in het ontwerp een gelijkvloerse oversteek voorzien voor fietsverkeer. De weg heeft hier 2 resp. 3 opstelstroken met middenberm van 3 meter en de busbaan 2 rijstroken zonder middenberm. Tussen de Fokkerweg en de busbaan zit een middenberm van 0,5 meter. Ongelijkvloers oversteken hier is hier echter volgens het Handboek noodzakelijk.

Het project HOV Schiphol Oost staat vlak voor de aanbesteding. Nu alsnog kiezen voor een ongelijkvloerse oversteek is een scopewijziging, die leidt tot meerkosten (€ █████ ten laste van het project) en vertraging (3 à 4 maanden). Het thans door de staten versterkte krediet dient te worden verhoogd en de busbaan zal niet voor 1 december 2017 (start nieuwe concessie) klaar zijn.

Een optie is om de fietsbrug later aan de scope toe te voegen of als apart project uit te voeren..

De busbaan kan volgens planning worden aangelegd; de brug zal dan later worden opgeleverd.

De kosten bedragen in dat geval € █████ mln.

Een tweede alternatief is de oversteek te laten vervallen (er is thans ook geen oversteek). Fietsers van en naar het zuiden zullen in dat geval ± 3 kilometer moeten om fietsen. Schiphol geeft aan dat dit niet volgens afspraak is en daarmee ook geen optie. Momenteel wordt nog onderzocht of

het fietsverkeer over het industrieterrein van FLP kan worden omgeleid. KLM en Schiphol staan niet onwelwillend tegen dit alternatief. SRA heeft aangegeven het niet noodzakelijk te vinden om de bushalte bij P65 bereikbaar te maken voor bewoners van Oude Meer omdat er zuidelijk op de Fokkerweg een volwaardig alternatief geboden wordt.

Een derde alternatief is de aanleg van een voetgangersbrug met fietsgoot. Deze optie is minder duur dan een volwaardige fietsbrug, de halte is toch bereikbaar, Schiphol- Oost is ook bereikbaar, fietsers moeten wel meer moeite doen om er te komen. Gelijkvloers oversteken om de halte en de toegang naar Schiphol te bereiken wordt onmogelijk gemaakt.

Een laatste alternatief is wel gelijkvloers oversteken. Overwegingen:

- ten zuiden van deze oversteek wordt ook gelijkvloers overgestoken (recent aangelegd);
- het gaat bij de overstekers om voornamelijk volwassen en dus ervaren verkeersdeelnemers (van/naar werk)¹;
- het verwachte aantal fietsers is in relatie tot de investering gering;
- De oversteekbaarheid kan worden verbeterd door een extra rustpunt in te voegen, zodat er niet meer dan 4 rijstroken in één keer overgestoken worden. Praktisch betekent dat dat er meer ruimte wordt gecreëerd tussen busbaan en weg (ERBI). Overigens betekent dit ook extra kosten en vertraging. Deze scopewijziging is binnen de huidige randvoorwaarden (eind 2017 is de busbaan gereed) nagenoeg niet meer realiseerbaar omdat voor het realiseren van deze scopewijziging gronden van particulieren eigenaren verkregen dienen te worden.

De provincie zal het al dan niet (on)gelijkvloers oversteken bestuurlijk voorleggen en op korte termijn met een standpunt komen.

De stuurgroep wordt gevraagd kennis te nemen van de overwegingen bij het al dan niet (on)gelijkvloers oversteken van de Fokkerweg en de busbaan nabij de aansluiting van de Fokkerweg op de Schipholdijk (einde van de busbaan).

De stuurgroep wordt verzocht om, in het geval de gelijkvloerse oversteek beleidsmatig niet akkoord is, akkoord te gaan met de optie van een fiets- of voetgangersbrug, latere oplevering van dit projectonderdeel en akkoord te gaan met een verhoging van het projectbudget met € ■■■ miljoen (een voetgangersbrug is goedkoper).

¹ Overigens kan ook een volwassen verkeersdeelnemer worden geschept door een (vracht-)auto die door rood rijdt.

Kostennotitie

(3 november)

Inleiding

Deze kostennotitie is geschreven ten behoeve van de stuurgroep 6 november 2015 en bouwt voort op de kostennotitie dd 29 juni 2015 en 2 oktober. In de tussenliggende periode is

1. De raming voor de Fokkerweg aangepast aan de nieuwste inzichten
2. een nieuwe raming voor deelproject 3 K&L opgesteld
3. een nieuwe raming voor deelproject 2 en 4 (de kosten voor deel project 4 zijn opgenomen in deelproject 2)
4. is er meer inzicht gekregen in de werkelijke uitgaven.

Totale projectkosten	Juni 2015	sep-15	okt-15
Civiele werkzaamheden P57	€		
Kabels en leidingen nabij P57			
Vat kosten scopewijzigingen			
Vat kosten gemaakt t/m DO			
Vatkosten gemaakt UO			
Sanering incl EK & risico			
Risicovoorziening			
Vat kosten te maken			
Totaal Deelproject 2	€		
Gemaakte VAT kosten			
Vat agv scope wijziging			
VAT kosten te maken PNH			
Aanleg busbaan Goede Ree			
Aanleg busbaan/ Fokkerweg	€		
Fly-over	€		
Kabels en leidingen nabij rotonde en langs Fokkerweg			
Aankoop gronden	€		
Risicoreservering			
Totaal deelproject 3	€		
Aanpassingen HWS-sstraat			€
Totaal deelproject 4			€
Totaal project			

De totale geprognostiseerde projectkosten zijn gedaald tot m€. onder het gereserveerde budget van m€ uit. De oorzaak van deze daling is de aanpassing van de raming van de Busbaan op de Fokkerweg (minderkosten kleikoffer zijn doorgevoerd).

Een aantal aandachtspunten;

1. De saneringskosten en de kwalitatieve verbetering van het fietspad op de Fokkerdijk zijn nu in de raming opgenomen. Met de gemeente is overeenstemming bereikt over de kostenverdeling
2. De VAT kosten van de provincie september zijn gecorrigeerd. In september zijn abusievelijk de aangegane verplichtingen als gemaakte VAT kosten opgenomen. De verwachting blijft dat de VAT kosten de 8 % niet zullen overstijgen.

De stuurgroep wordt verzocht om

1. *Kennis te nemen van de kostenraming.*

Stuurgroep Notitie Planning

Deze notitie is geschreven voor de stuurgroep van 6 november 2015. Voor een overzicht van de planning wordt verwezen naar de bijlage.

Ten opzichte van de vorige planning, d.d. 2 oktober hebben zich geen veranderingen in de planning voorgedaan. De belangrijkste planningsrisico's zijn:

1. K&L deelproject 2&3 interfereren.
Uit de uitvoeringsplanning blijkt dat de verlegging van de kabels en leiding van deelproject 2 en de vooraf te verleggen K&L deelproject 3 vrijwel gelijktijdig uitgevoerd moeten worden. K&L eigenaren hebben aangegeven dat het niet opportuun is om gelijktijdig deze grote verleggingen te doen. Om deelproject 2 eerder te laten starten wordt overwogen om een aantal kritische K&L met een lange besteltijd door de provincie aan te laten schaffen en/of de verlegging van K&L van deelproject 2 te vertragen.
2. De aanleg van de Fokkerweg op de Fokkerdijk is in tijd kritisch. Om deze reden is in principe besloten om voorafgaand aan de werkzaamheden van de aannemer de dijk te versterken. Momenteel worden de voorbereidingen hiervoor getroffen. Het HH- Rijnland staat hier positief tegenover.
3. Om het mogelijk te maken werkzaamheden (versterken dijk, verleggen K&L) voorafgaand aan de uitvoering van DP3 mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat de provincie financiële dekking krijgt vanuit SRA. De provincie zal dit meenemen in het subsidieverzoek van deelproject 2 en 4 bij SRA.
4. De uitgebreide omgevingsvergunning is verder vertraagd. De behandeling binnen de gemeente heeft meer tijd gekost dan voorzien. De vergunning wordt pas definitief op 23 maart 2016 verleend. Dit heeft geen invloed op de eindoplevering van het project maar wordt wel kritisch.

Belangrijke data;

- 19 November; Inloopmiddag bij Wings

De stuurgroep wordt verzocht om kennis te nemen van de planning en de daarbij behorende risico's.

