

Verslag kennismaken met gemeente Heemstede

6 december
2017

1. Opening

█ is beleidsmedewerker Verkeer bij de gemeente Heemstede en ontvangt █, technisch manager en █, omgevingsmanager, beiden in het IPM team Cruquiusbruggen bij de provincie Noord-Holland.

Het gesprek vindt plaats op initiatief van de provincie die in 2020 brug A wil vervangen en verbreden en brug B groot onderhoud wil geven en het team een aantal ambities heeft meegegeven: energieneutraal, passend in een circulaire economie, modulair, onderhoudsarm, burgerparticipatie en een aanbesteding op basis van concurrentiegerichte dialoog.

Hiertoe is een nieuw team samengesteld:

█, contractmanager █ [@noord-holland.nl](mailto:█@noord-holland.nl)
█, projectondersteuner █ [@noord-holland.nl](mailto:█@noord-holland.nl)
█, projectmanager █ [@noord-holland.nl](mailto:█@noord-holland.nl)
█, manager projectbeheersing █ [@noord-holland.nl](mailto:█@noord-holland.nl)
█, technisch manager █ [@noord-holland.nl](mailto:█@noord-holland.nl)
█, omgevingsmanager █ [@noord-holland.nl](mailto:█@noord-holland.nl).

2. Belangen gemeente

Puntsgewijs de besproken belangen in relatie met de vernieuwing van de Cruquiusbruggen.

- a. Van groot belang voor gemeente is de afspraak uit 2014 tussen provincie en gemeente over gezamenlijke financiering van de aanleg van geasfalteerde hellingbanen voor fietsers naar beide toeritten tot het te verlengen tunneltje. Benodigde gemeentegrond wordt voor € 1,- ter beschikking gesteld aan de provincie.
- b. Niveauverschil N201 en berm zou kunnen worden opgelost dmv damwand. Dit heeft niet de voorkeur van de gemeente. Groene entree Heemstede moet behouden blijven. Zonder damwand zou naast brug A (meer) grond aangekocht moeten worden van boer █.
- c. Gemeente wenst op N201 Cruquiusweg verlaging max snelheid van 80 naar 50 km/u, zonodig verplaatsing komgrens richting Hoofddorp. Dit om geluidsoverlast in geprojecteerde Slottuinwijk te beperken. Brug blijft 80 km/u.
- d. Gevoeligheden omgeving: Verkeershinder tijdens uitvoering. De dagelijkse spitsen zijn al zeer druk. Huidig aantal verkeersbeweging is ca. 30.000 voertuigen per etmaal; in 2040 zal dit 40.000 zijn.

3. Wat verder ter tafel kwam

Grontmij heeft al eerder een rapport opgesteld ten behoeve van de uitvoering van het werk. Dit is al in bezit van de gemeente. Edwin zou graag het concept ambitiesdocument ontvangen.

Notulist

█, zie onder

Aanwezig

█,

Heemstede

█ PNH

█, PNH

Afwezig

Kopie aan

IPM-team Cruquiusbruggen
provincie Noord-Holland

2 bijlage(n)

Het lijkt aanwezig aannemelijk dat Haarlemmermeer, op wiens grondgebied de meeste werkzaamheden worden uitgevoerd, mede namens Heemstede vergunningverlener is.

De Gemeente heeft een adviseur duurzaamheid maar [REDACTED] ziet op dit moment geen aanknopingspunten van het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid en de innovatieve vernieuwing van de Cruquiusbruggen. Heemstede heeft geen bezwaar tegen de provinciale plannen qua innovatie, duurzaamheid, circulair en energieneutraal.

[REDACTED] verwacht weinig belangstelling vanuit de bevolking voor andere zaken dan de doorstroming over de bruggen.

4. Afspraken

- a. [REDACTED] vraagt na bij beide gemeenten of Haarlemmermeer het loket wordt voor aanvraag gemeentelijke vergunningen.
- b. De provincie geeft de gemeente een korte schriftelijke toelichting op het aanbestedingsproces en de reden van uitstel van het project.
- c. De provincie informeert de gemeente per kwartaal over de voortgang in het project.
- e. [REDACTED] mailt [REDACTED] het concept ambitiedocument en de inventarisatie Haarlemmermeerbruggen als bijlagen bij de aantekeningen van het gesprek.
- f. [REDACTED] fungeert tot nader order als contactpersoon voor de provincie.
[REDACTED] [REDACTED] [@heemstede.nl](mailto:[REDACTED]@heemstede.nl).



POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heemstede
Postbus 352
2100 AJ HEEMSTEDE

12 NOV. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon

BEL/VV

Doorkiesnummer +3123514

@noord-holland.nl

1 | 2

Betreft: Voetgangerstunnel Cruquiusbrug

Verzenddatum

11 NOV. 2015

Geacht college,

Kenmerk

487016/711237

Begin 2015 heeft u positief gereageerd op ons aanbod de mogelijkheden te onderzoeken de voetgangerstunnel bij de Cruquiusbrug en de toeleidende hellingbanen om te vormen tot een situatie die voldoet aan de richtlijnen. Het onderzoek is inmiddels afgerond. In deze brief doen wij u voorstel op basis van de uitkomsten van het onderzoek.

Uw kenmerk

Het onderzoek heeft zich gericht op twee alternatieven:

1. Volledige ombouw van de tunnel naar een volwaardige fiets- en voetgangerstunnel inclusief de aansluitende verbindingen van en naar de fiets- en voetpaden langs de N201;
2. Handhaven van de bestaande tunnel en aanpassen van de aansluitende verbindingen van en naar de fiets- en voetpaden langs de N201: de hellingbanen.

Het eerste alternatief gaat er vanuit dat de bestaande tunnel wordt verwijderd en er een geheel nieuwe tunnel wordt aangelegd met aparte verkeersruimte voor de fietser en voetganger. Beide hellingbanen worden verlengd; de aansluiting van de hellingbanen komt op enkele meters van de tunnelmonden te liggen om te voorkomen dat fietsers die van de helling afkomen in botsing komen met fietsers die de tunnel uitkomen. De kosten voor de volledige reconstructie worden geraamd op bijna € 3 miljoen.

Bij het tweede alternatief worden alleen de hellingbanen verlegd, verlengd en geasfalteerd. Wel wordt de bestaande tunnel verlengd als onderdeel van de vervanging van de noord-oostelijke Cruquiusbrug. De nieuwe brug wordt namelijk breder dan de huidige brug.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

De aanpassing van de hellingbanen wordt geraamd op € 133.000,- De kosten van de verlenging van de tunnel zijn hierin niet meegenomen.

Wij stellen voor het tweede alternatief mee te nemen bij de aanleg van de nieuwe brug, mits u de aanleg van de hellingbanen financiert.

Wij maken u er daarbij op attent dat in dat geval na realisatie de beheersovereenkomst over de voetgangerstunnel moet worden herzien. Wij zullen daarvoor het initiatief nemen.

In afwachting van uw antwoord.

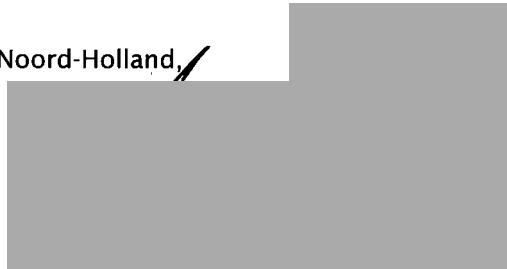
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, /



Carolinie Secretaris

E.A. van Craaikamp



voorzitter /

J.W. Remkes

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast.

2 bijlagen

1. Ombouw Voetgangerstunnel N201
2. Notitie SSK-raming voetgangerstunnel N201 Cruquiusbrug

Ombouw voetgangerstunnel N201

Volwaardige fietsverbinding tunnel N201 nabij de Cruquiusbrug

Definitief



Provincie Noord-Holland
Directie Beleid, sector Verkeer en Vervoer
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Grontmij Nederland B.V.
Alkmaar, 30 juli 2015

Verantwoording

Titel : Ombouw voetgangerstunnel N201

Subtitel : Volwaardige fietsverbinding tunnel N201 nabij de Cruquiusbrug

Projectnummer : 343289

Referentienummer : GM-0166266

Revisie : 2.0

Datum : 30 juli 2015

Auteur(s) : [redacted] en
[redacted]

E-mail adres : [redacted]@grontmij.nl

Gecontroleerd door : [redacted]

Paraaf gecontroleerd : [redacted]

Goedgekeurd door : [redacted]

Paraaf goedgekeurd : [redacted]

Contact : Grontmij Nederland B.V.
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar
T +31 88 811 66 00
F +31 30 310 04 14
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Mogelijke oplossingen	5
2.1	Mogelijke oplossingen	5
3	Verkeersontwerp	7
3.1	Terreinbezoek	7
3.2	Verkeerskundig schetsontwerp	8
3.2.1	Dwarsprofiel nieuwe fietstunnel	8
3.2.2	Diepteligging tunnel	8
3.2.3	Ligging tunnel	9
3.2.4	Afwatering tunnel	9
3.2.5	Lengte tunnel	10
3.2.6	Taludtrap	10
3.2.7	Locatie voetpad in tunnel	11
3.2.8	Hellingspercentage hellingbanen	11
3.2.9	Breedte hellingbanen	12
3.2.10	Aansluiting hellingbaan bij tunnelingang	12
3.2.11	Schetsontwerpen	12
3.2.12	Kabels en leidingen	13
3.2.13	Grondverwerving	14
3.3	Verlenging van het bestaande voetgangerstunneltje	15
4	Constructief ontwerp	16
4.1	Constructief schetsontwerp	16
4.1.1	Beschikbare informatie	16
4.1.2	Bestaande constructie voetgangerstunnel	16
4.1.3	Afmetingen nieuwe fietstunnel	16
4.1.4	Principe bouwfasering	16
4.1.5	Gewichts- en funderingsberekening	17
4.1.6	Minimaal benodigde onderzoeken	18
4.2	Verlenging van de bestaande voetgangerstunnel	18
5	Ontwerpkeuze en kostenraming	21
5.1	Ontwerpkeuze	21
5.2	Gebruikte informatie	22
5.3	Nader te bepalen	23
5.4	Kostenraming	23

Bijlage 1: Kostenramingen

Bijlage 2: Tekening schetsontwerp nieuwe fietstunnel

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Cruquiusbrug A staat in 2015/2016 op de nominatie om vervangen te worden. Het doel is de verkeersafwikkeling voor langzaam verkeer te bevorderen, de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers te vergroten en het verbeteren van een schakel in het netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Tevens vindt gelijktijdig in deze periode het groot onderhoud plaats aan wegen en kunstwerken van de N201 tussen Heemstede en de Fokkerweg.

Nabij de beide Cruquiusbruggen ligt een voorziening voor langzaam verkeer onder de N201. Deze verbinding is ooit aangelegd als voetgangersverbinding, maar wordt thans ook gebruikt door fietsers.

De gemeente Heemstede is verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van de voetgangerstunnel onder de N201 en voor het half verharde (wandelpad) langs de Ringvaart en dus ook voor de hellingbanen aan beide zijden van de N201 die spontaan zijn ontstaan na de bouw van de tunnel. De gemeente Heemstede wil laten onderzoeken welke maatregelen noodzakelijk zijn voor het verharderen en verbeteren van de huidige hellingbanen. Dit betekent dat hier meer voor nodig is dan het alleen verharderen en verbeteren van de huidige hellingbanen om een situatie te creëren die voldoet aan de richtlijnen voor veilige fietsverbindingen. Ook moet onderzocht worden welke consequenties het aanleggen van veilige fietsverbindingen heeft voor de huidige voetgangerstunnel.

De Provincie Noord-Holland wil de (on)mogelijkheden laten onderzoeken om de bestaande voetgangerstunnel (uit 2010) naast de Cruquiusbrug aan te passen of te vervangen door een nieuwe fiets-/voettunnel. Deze nieuwe fietstunnel is dan breder dan de bestaande tunnel en voorziet op dat moment in de wens een volwaardige fietsverbinding te creëren onder de huidige N201 aan de noordzijde van de Cruquiusbrug. Zowel de eventuele nieuwe fietstunnel als de bestaande voetgangerstunnel worden langer dan de bestaande voetgangerstunnel, omdat de Cruquiusbrug aan de oostzijde verbreed gaat worden. De Provincie Noord-Holland en de gemeente Heemstede willen onderzoeken hoe deze tunnel, inclusief de aanliggende infrastructuur (hellingbanen e.d.), eventueel omgebouwd kan worden naar een volwaardige fietsverbinding, en consequenties hiervan in beeld te brengen zodat een zorgvuldige afweging kan worden gemaakt.

1.2 Doel

Het doel van deze studie is om inzicht te krijgen in de mogelijkheden en voorwaarden van een ombouw van de huidige voetgangerstunnel tot een volwaardige fietsverbinding onder de N201, inclusief het opstellen van indicatieve SSK-ramingen om de kosten ten opzichte van beide opties te bepalen.

1.3 Leeswijzer

Vanwege de leesbaarheid van de diverse onderdelen is de rapportage in een rapportvorm verwerkt in plaats van een notitie.

In hoofdstuk 2 wordt beschreven welke mogelijke opties voor de onderdoorgang onder de N201 mogelijk zijn. In hoofdstuk 3 wordt het verkeerskundig schetsontwerp van de fietsverbinding naast en onder de N201 besproken. In hoofdstuk 4 wordt een beschouwing van de constructieve aspecten gegeven en in hoofdstuk 5 zijn de ontwerpkeuzes en de indicatieve SSK-ramingen voor beide opties van het schetsontwerp opgenomen.

2 Mogelijke oplossingen

2.1 Mogelijke oplossingen

Nabij de beide Cruquiusbruggen ligt een voorziening voor langzaam verkeer onder de N201. De bestaande tunnel is ooit aangelegd als voetgangersverbinding. Om deze tunnel aan te passen aan de gewenste toekomstige ontwikkelingen zijn enkele (vier) principeoplossingen mogelijk.

Deze zijn:

- Opl. 1) De bestaande voetgangerstunnel volledig verwijderen en vervangen door een nieuwe volwaardige langzaamverkeertunnel met aparte verkeersgedeeltes voor voetgangers en fietsers.
- Opl. 2) De bestaande voetgangerstunnel constructief verbreden en verlengen tot een volwaardige langzaamverkeertunnel met aparte verkeersgedeeltes voor voetgangers en fietsers.
- Opl. 3) De bestaande voetgangerstunnel handhaven en met hetzelfde profiel verlengen.
- Opl. 4) De bestaande voetgangerstunnel handhaven en met hetzelfde profiel verlengen en tevens op enige afstand evenwijdig hieraan een nieuwe tunnel aanbrengen welke alleen gebruikt mag worden voor fietsers.

Oplossing 2 wordt niet nader beschouwd. De reden hiervoor is dat de bestaande tunnel door de aangebrachte naspanning een monoliete constructie is. Deze is niet herbruikbaar, kan niet uitgebreid worden en dient derhalve te worden gesloopt

Oplossing 4 wordt niet nader beschouwd. De redenen hiervoor zijn:

Indien de bestaande tunnel alleen voor voetgangers wordt bestemd en een nieuwe tunnel alleen voor fietsers, dan leidt dat tot de volgende nadelen (in willekeurige volgorde):

- Enkele fietsers die het fietspad langs de Ringvaart volgen, zullen niet om willen fietsen via de nieuwe fietstunnel, maar kiezen voor de kortere route via de bestaande tunnel. Dat leidt tot irritatie onder voetgangers in de bestaande tunnel. Met het toepassen van hekjes bij de in-/uitgang van de tunnel kan het gebruik door fietsers worden ontmoedigd. Dit geldt mogelijk ook voor enkele sportieve fietsers vanaf de Cruquiusbrug die liever de korte route via de trap nemen in plaats van om te fietsen via de hellingbaan (bijvoorbeeld mountainbiker die fiets draagt op de trap of zelfs de trap af fietst).
- In de donkere uren van de dag is de sociale veiligheid in de beide tunnels minder optimaal dan in het geval met één nieuwe tunnel voor fietsers en voetgangers samen (dan gaan er meer mensen door de tunnel en de tunnel oogt overzichtelijker).
- Twee tunnels vergen dubbele onderhoudskosten en dubbele stroomkosten voor verlichting ten opzichte van één nieuwe tunnel.
- Een nieuwe tunnel ten noorden van de bestaande tunnel ligt 20 à 30 cm dieper (afhankelijk van de afstand) dan een nieuwe tunnel op de plek van de huidige tunnel, omdat de N201 richting Heemstede in een dalende helling ligt. Het fietspad in de nieuwe tunnel ligt dan nog maar 50 à 60 cm boven het slootpeil van de oostelijke watergang.
- De beide hellingbanen naar een nieuwe tunnel naast de bestaande tunnel schuiven iets op richting het weiland en de aansluitpunten van beide hellingbanen op het fietspad langs de N201 schuiven op in noordelijke richting. Dit leidt tot meer grondaankoop en meer strekkende meter te vergraven watergangen.
- De bestaande voetgangerstunnel moet in deze oplossing (we gaan uit van de situatie voor het verbreden van de Cruquiusbrug) in ieder geval ook verlengt worden. Het is daarom nog de vraag of de aanleg van een nieuwe tunnel naast de bestaande tunnel goedkoper uitvalt dan de vervanging van de bestaande tunnel door een nieuwe tunnel.

Naast de reeds genoemde punten komt nog het aspect uitvoeringswijze en uitvoeringstijd. Hieronder zijn drie opties geschetst voor de benodigde bouwput ten behoeve van de aanleg van de nieuwe 'paralleltunnel'.

Optie 1:

Een open ontgraving naast de bestaande voetgangerstunnel. Uitgaande van een natuurlijk talud komt de aslijn van de nieuwe tunnel dan circa 20 m verder te liggen ten opzichte van de aslijn van de bestaande tunnel. Het nadeel hierbij is dat de nieuwe tunnel dieper aangelegd moet worden, met alle gevolgen van dien (mogelijk gesloten toeritbakken, pompen, bemaling tijdens de uitvoering, et cetera).

Optie 2:

Een deels gesloten ontgraving naast de bestaande voetgangerstunnel, uitgaande van een stalen damwand over de volledige lengte van de tunnel, zodat de bestaande tunnel stabiel blijft liggen in het weglichaam. De aslijnen van beide tunnels (bestaand en nieuw) komen dan circa 20 m uit elkaar te liggen. Het nadeel hierbij is dat een tijdelijke stalen damwand in de uitvoeringsfase kostenverhogend is en de uitvoeringstijd verlengt. Tevens moet nader onderzoek worden gedaan naar de invloed van het inbrengen van damwanden vlak naast de bestaande tunnel (stabiliteit, trillingen, zettingen).

Optie 3:

Een open ontgraving rondom de bestaande tunnel, waarbij de ontgraving aan de noordzijde van de tunnel breder getrokken wordt, zodat er ruimte ontstaat voor de aanleg van de 'nieuwe paralleltunnel'. Het nadeel hierbij is dat meer grondwerk nodig is, alle stootplaten van de bestaande tunnel moeten worden verwijderd en later moeten worden teruggelegd en er meer nieuwe wegverharding moet worden aangelegd.

Optie 3 wordt niet nader beschouwd. De reden hiervoor is dat deze optie uiteindelijk hoogstwaarschijnlijk duurder uitvalt dan de optie 'vervangen tunnel'.

De oplossingen 1 en 3 worden in het rapport nader uitgewerkt.

3 Verkeersontwerp

3.1 Terreinbezoek

Ter voorbereiding op het verkeerskundige schetsontwerp heeft op 27 maart 2015 een terreinbezoek plaatsgevonden om de huidige situatie beter in te kaderen om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van het studiegebied. Enkele foto's zijn hieronder opgenomen.



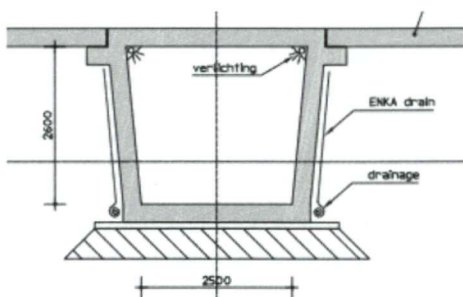
Foto's situatie omgeving voetgangerstunnel nabij Cruquiusbruggen

3.2 Verkeerskundig schetsontwerp

In onderstaande paragraaf wordt de maatvoering van de nieuwe fietstunnel behandeld. Deze maatvoering is in de tekst als 'exact' opgenomen. Opgemerkt wordt dat de maatvoering gebaseerd is op beschikbare gegevens en dat niet alles (bijvoorbeeld een digitaal terrein model) beschikbaar is, of zaken nog berekend moeten worden (bijvoorbeeld diktes van de betonnen componenten). In een vervolgfase moet deze maatvoering gecontroleerd, en eventueel aangepast, worden aan nog uit te voeren onderzoeken.

3.2.1 Dwarsprofiel nieuwe fietstunnel

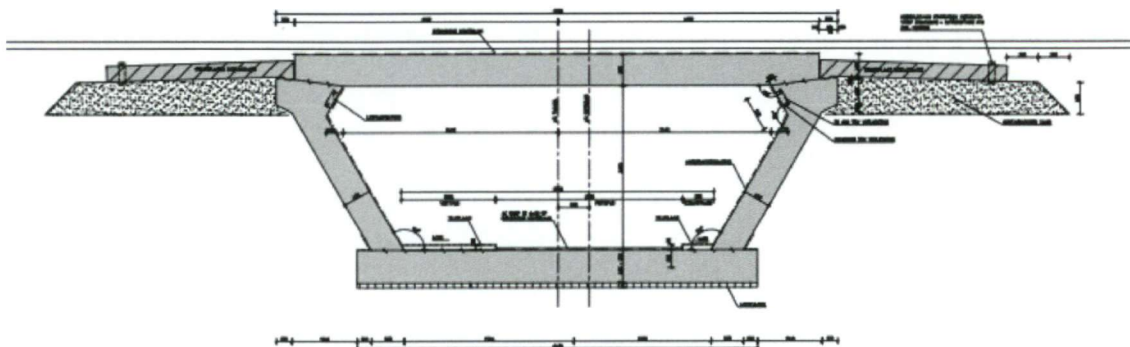
Voor het bepalen van de binnenmaten van de nieuwe tunnel gaan we uit van het principe-dwarsprofiel op blad 18 uit de ERBI. De tunnel blijft gesloten voor bromfietzers en de fietsintensiteit bedraagt, volgens opgave van de gemeente Heemstede, maximaal enkele tientallen fietsers/h. Verder sluit de tunnel aan op een smal halfverhard fietspad langs de Ringvaart dat ten westen van de tunnel circa 2,00 m breed is en ten oosten van de tunnel 1,50 m breed. Dit rechtvaardigt een fietspadbreedte in de tunnel van 3,00 m in plaats van een standaardbreedte van 3,50 m conform de ERBI van de provincie.



Voor de doorrijhoogte stellen we voor om uit te gaan van een doorrijhoogte van 2,60 m. Dit is conform de hoogte van de huidige (bestaande) voetgangerstunnel. Voor een nieuwe fietstunnel zou eventueel gekozen kunnen worden voor de minimale doorrijhoogte van 2,50 m die de ERBI voorschrijft.

Het voetpad krijgt een breedte van 1,50 m en de schamprand een breedte van 0,50 m. De wanden wijken onder een hoek van 60°.

In onderstaand figuur 1 is het principe dwarsprofiel van een nieuwe fietstunnel opgenomen.



Figuur 1 Principe dwarsprofiel fietstunnel

3.2.2 Diepteligging tunnel

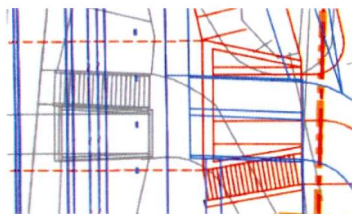
Een eventuele nieuwe fietstunnel wordt, met een bovenbreedte van circa 8,40 m ten opzichte van een bovenbreedte van circa 3,60 m van de huidige voetgangerstunnel, meer dan twee keer zo breed. Dit heeft tot gevolg dat ook het tunneldek en de tunnelvloer dikker worden, waardoor een nieuwe fietstunnel dieper komt te liggen dan de huidige tunnel.

Een nieuwe fietstunnel komt zoveel mogelijk op de huidige plek te liggen. Het lengteprofiel en de verkanting van de rijbanen van de N201 laten toe dat de bovenzijde van het tunneldek van de nieuwe tunnel op dezelfde hoogte komt te liggen als de huidige tunnel. De bovenzijde van het nieuwe tunneldek ligt daarmee op een hoogte van NAP +2,20 m.

3.2.5 Lengte tunnel

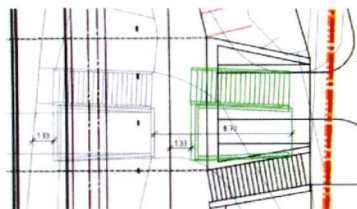
Bij het bepalen van de lengte van de tunnel baseren we ons op het pdf-ontwerp van de nieuwe oostelijke Cruquiusbrug van de Provincie Noord-Holland d.d. 23-12-2014. Gegeven dit ontwerp schuift de oostelijke rijbaan van de N201 enkele meters in oostelijke richting op en wordt de oostelijke rijbaan verbreed met een busstrook. Daarnaast wordt het oostelijke fietspad verbreed naar 3,50 m. De breedte van het fietspad (3,50 m of 4,00 m) is nog in beraad bij de provincie. Voor de lengte van het gesloten deel van de nieuwe tunnel hanteren wij een lengte van 8,70 m ten opzichte van de huidige voetgangerstunnel (zie verderop paragraaf 3.3 Verlengen van het bestaande voetgangerstunneltje). Deze verlenging is reeds opgenomen in het D&C-contract welke door derden is opgesteld voor de werkzaamheden Cruquiusbrug.

In onderstaande tekeningen zijn de situaties opgenomen waarbij de maximaal te verlengen lengte van de bestaande voetgangerstunnel zijn opgenomen.



Figuur 3A: Verschillenplot nieuwe tunnel

In 'grijs' is de huidige voetgangerstunnel opgenomen. In 'rood' is de verlenging als gevolg van een nieuwe fietstunnel opgenomen. In 'blauw' zijn de contouren uit het rapport van 2013 opgenomen. In de nadere uitwerking kan als optimalisatie onderzocht worden of de 'rode' taludbak met trap binnen het 'blauwe' gebied iets dichterbij de N201 verschoven kan worden.



Figuur 3B: Verschillenplot verlengen bestaande tunnel

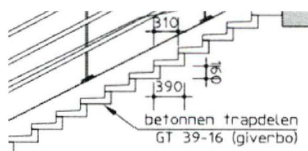
In 'grijs' is de huidige voetgangerstunnel opgenomen. In 'groen' is het ontwerp met de verlenging van de voetgangerstunnel met 8,70 m uit 2013 opgenomen. Indien in de uitvoering van het D&C-contract de 'groene' locatie wordt aangehouden, hoeft de voetgangerstunnel niet extra verlengd te worden.

Ook de twee open tunnelgedeelten van de nieuwe tunnel worden langer dan de open tunnelgedeelten van de bestaande tunnel. Dat heeft te maken met het grotere hoogteverschil tussen het hooggelegen fietspad langs de N201 en het laaggelegen fiets-/voetpad in de nieuwe tunnel (hoogteverschil neemt met 0,15 m toe tot circa 3,25 m). De wanden van de open tunnelgedeelten moeten de buiten de wand liggende taluds keren die een helling van 1:2 hebben. Dit betekent dat de lengte van het open tunnelgedeelte $2 \times 3,25 = 6,50$ m wordt (gemeten langs de tunnelvloer).

3.2.6 Taludtrap

Uitgangspunt in het nieuwe ontwerp voor een fietstunnel is dat ook taludtrappen voor voetgangers worden opgenomen. Dit is conform de huidige voetgangerstunnel waar ook taludtrappen aanwezig zijn. Bij het toepassen van nieuwe taludtrappen moet rekening worden gehouden met onderstaande:

Vanwege de sterk wijkende tunnelwanden is de helling van de taludtrap (van circa 1: (2,05)) naast de tunnelwand iets flauwer dan die voor de taluds (1:2). Voor de constructie van een taludtrap voor deze situatie zijn betonnen trapdelen GT 48-16 (Giverbo) geschikt. Door de elementen meer of minder over elkaar te schuiven, kan de helling iets worden aangepast.



Figuur 4: Bestaande trap treden

De betonnen trapdelen GT 39-16 (Giverbo) van de bestaande trap zijn niet geschikt voor hergebruik, omdat deze elementen alleen geschikt zijn voor hellingen steiler dan 1:(1,94).

Indien gekozen wordt om in het nieuwe ontwerp geen taludtrappen toe te passen, moeten de voetgangers via de hellingbanen van het fietsverkeer lopen. Dit houdt in dat voor een deel van de voetgangers een omloopafstand ontstaat. Een aantal voetgangers, welke beter ter been zijn, kiezen waarschijnlijk voor de optie om via het talud langs de tunnel omhoog of omlaag te lopen. In dat geval ontstaan mogelijke 'olifantenpaadjes' en moet overwogen of dit wenselijk wordt geacht.

3.2.7 Locatie voetpad in tunnel

In de nieuwe tunnel kan het voetpad zowel ten noorden als ten zuiden van het fietspad liggen. We hebben er voor gekozen om het voetpad (en de twee trappen) aan de zuidzijde van de nieuwe tunnel te leggen. Dit heeft de volgende voordelen ten opzichte van een voetpad aan de noordzijde:

- Minder conflicten tussen voetgangers en fietsers bij het begin en eind van de tunnel.
- Voetgangers hoeven minder ver om te lopen.

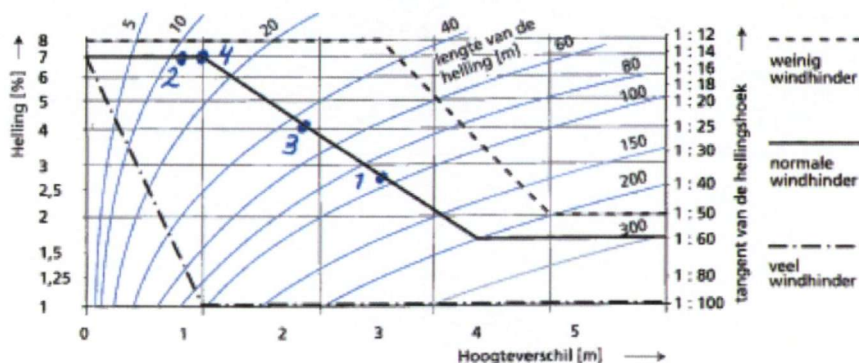
3.2.8 Hellingspercentage hellingbanen

Vanuit de laaggelegen nieuwe tunnel moeten fietsers via een hellingbaan omhoog naar het hooggelegen fietspad langs de N201 of naar het fietspad langs de Ringvaart. Voor het bepalen van het benodigde hellingspercentage gebruiken we figuur 4.3 uit het Handboek Wegontwerp 2013 Erftoegangswegen. Daarbij gaan we uit van normale windhinder. Immers; bij veel windhinder zullen er nagenoeg geen fietsers door de tunnel rijden, omdat het om recreatieve fietsers gaat en afstemming van het hellingspercentage op veel windhinder zou enorm lange hellingbanen opleveren die niet in verhouding staan met het gebruik. En afstemming op weinig windhinder levert steile hellingen op waarbij dalende fietsers vanaf het fietspad langs de N201 ter hoogte van de tunnelingang een te hoge snelheid bereiken.

We onderscheiden de volgende 4 hellingen:

1. Oostelijke hellingbaan naar fietspad langs N201.
2. Oostelijke hellingbaan naar fietspad langs Ringvaart.
3. Westelijke hellingbaan naar fietspad langs N201.
4. Westelijke hellingbaan naar fietspad langs Ringvaart.

In figuur 5 zijn deze vier hellingen ingetekend.



Figuur 4.3.
Verband tussen hoogteverschil en hellingspercentage voor fietsverkeer

Figuur 5 Lengte hellingbanen

In de inleiding is aangegeven: 'Dit betekent dat hier meer voor nodig is dan het alleen verharren en verbeteren van de huidige hellingbanen om een situatie te creëren die voldoet aan de richtlijnen voor veilige fietsverbindingen.' De huidige hellingbanen voldoen niet aan de criteria zoals worden toegepast in der ERBI van de Provincie Noord-Holland en de richtlijnen zoals hierboven beschreven in deze paragraaf. Daarnaast wordt vanuit verkeersveiligheid de ligging van de huidige hellingbanen verschoven. Dit is nader beschreven in paragraaf 3.2.10 van dit rapport. Samengevat kan worden gesteld dat de huidige hellingbanen niet hergebruikt kunnen worden indien de hellingbanen geschikt moeten zijn voor fietsverkeer.

3.2.9 Breedte hellingbanen

Hier gebruiken we tabel 5.7 uit het Handboek Wegontwerp 2013 Erftoegangswegen. We hebben te maken met fietsers in twee richtingen, een maximale fietsintensiteit van enkele tientallen fietsers/h en een gesloten verklaring voor bromfietsers. Voor deze situatie geldt dat een breedte van 2,50 m volstaat voor de betreffende hellingbanen. Deze breedte sluit goed aan op de bestaande breedte van het fietspad langs de Ringvaart.

De breedte van 2,50 m is van toepassing op alle hellingbanen met uitzondering van de westelijke hellingbaan richting hooggelegen fietspad langs de N201. Deze hellingbaan wordt 3,00 m breed om zo voldoende ruimte te bieden aan een motorvoertuig van/naar het perceel ten westen van de tunnel.

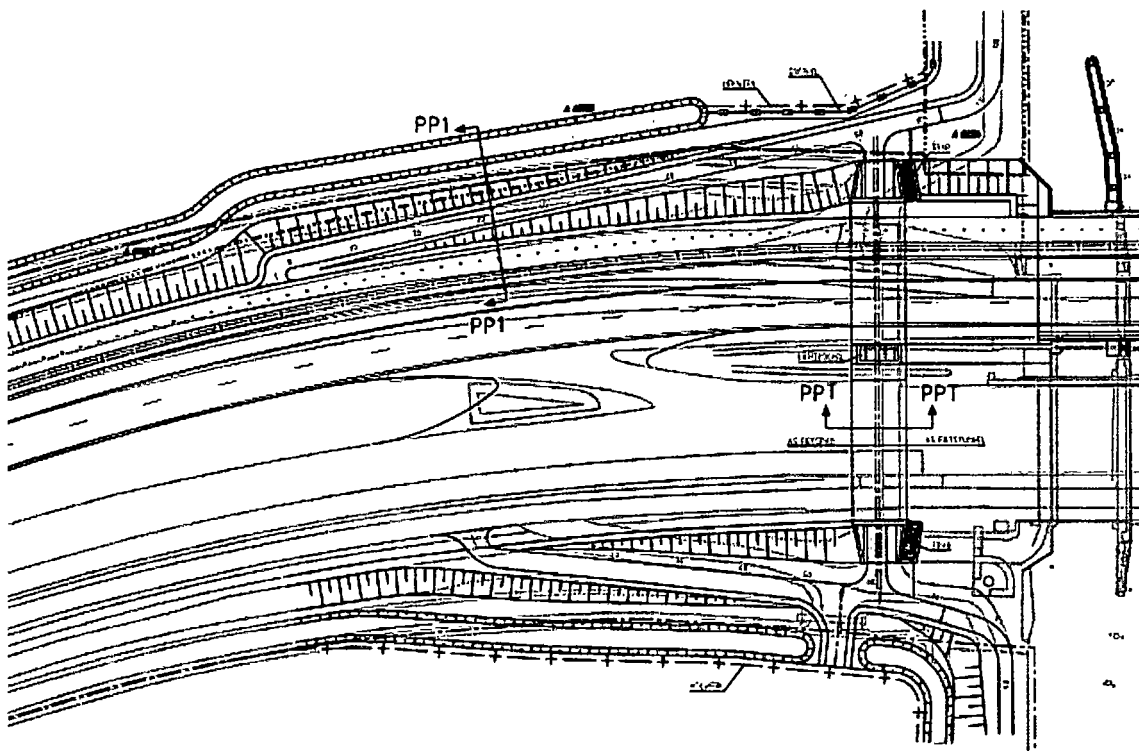
3.2.10 Aansluiting hellingbaan bij tunnelingang

Dalende fietsers op de hellingbaan kunnen bij de tunnelingang geconfronteerd worden met fietsers die net uit de tunnel komen. De tunnelwand ontnemt het zicht tussen elkaar kruisende fietsers. Om de kans op ongevallen tussen elkaar kruisende fietsers te verkleinen, projecteren we vanuit verkeersveiligheid de hellingbaan op een afstand van enkele meters buiten de tunnelingang. Bijkomend voordeel is dat er dan voldoende ruimte is om afrondingsbogen te maken en om voetgangers nabij de tunnelingang/ trap een eigen ruimte te geven.

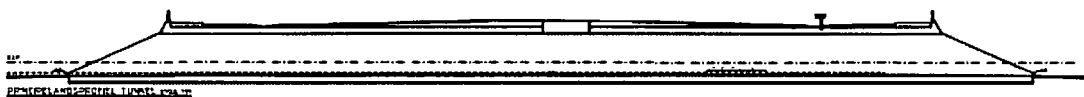
Ter plaatse van de beide tunnelingenangen zou overwogen kunnen worden om fietsers op de hellingbanen voorrang te geven op fietsers uit de tunnel. Zo is de voorrang duidelijk geregeld ten gunste van de dalende fietsers die onderaan de helling een relatief hoge snelheid kunnen ontwikkelen.

3.2.11 Schetsontwerpen

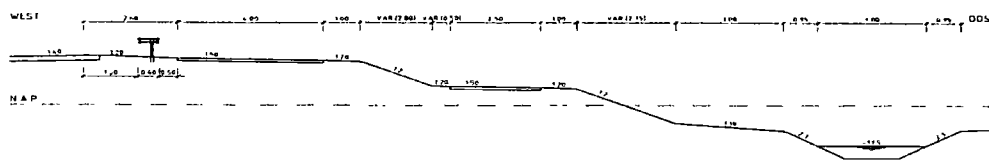
In onderstaande schetsen zijn de principes van het ontwerp van de fietstunnel met bijbehorende hellingbanen en ruimtebeslag weergegeven.



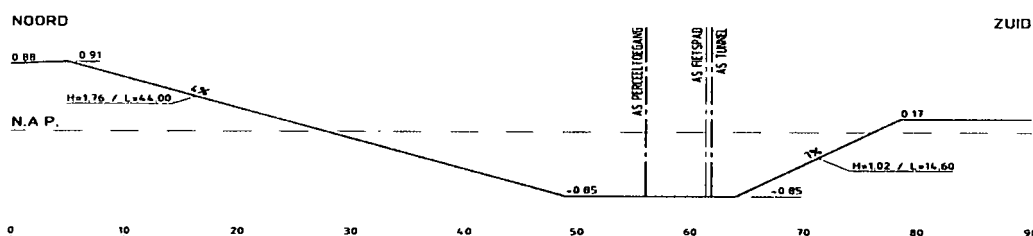
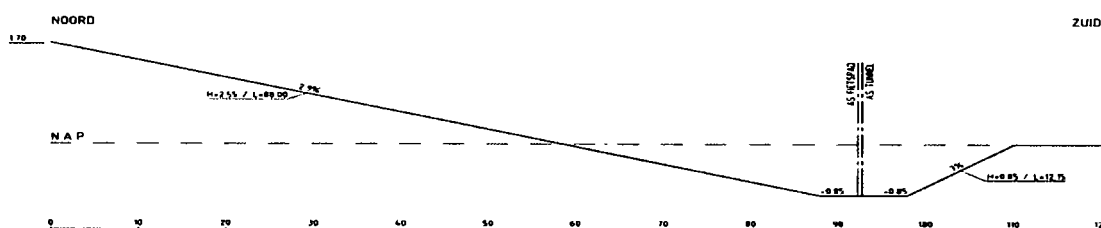
Tekening 1 Situatie nieuwe fietstunnel



Tekening 2 Lengtedoorsnede nieuwe fietstunnel



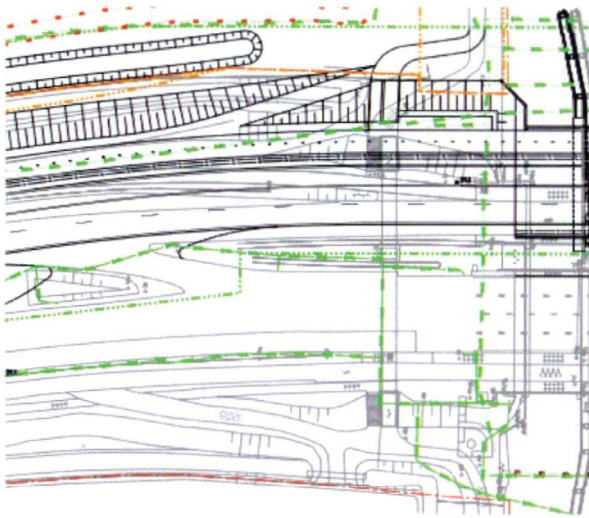
Tekening 3 Principeprofiel oostelijke hellingbaan



Tekening 4 Lengteprofielen hellingbanen

3.2.12 Kabels en leidingen

In het rapport van Grontmij 'Cruquiusbrug A, verkenning mogelijkheden verbreding, PN 327503, referentienummer GM-0100852, definitief, d.d. 21 mei 2013' is een inventarisatie van kabels en leidingen (K&L) opgenomen. Uit deze inventarisatie komt naar voren dat in de nabijheid van de bestaande voetgangerstunnel en de locatie van een eventuele nieuwe fietstunnel geen hoofdkabels of hoofdleidingen verlegd hoeven te worden. Voor de bestaande K&L moeten uiteraard wel voldoende beschermingsmaatregelen worden getroffen tijdens de uitvoering. Bij een nadere uitwerking van de gekozen oplossing moet een nieuwe melding worden gedaan om de meest recente ligging van K&L op te vragen om na te gaan of in de tussenliggende periode nog zaken aangepast of veranderd zijn. Tevens wordt geadviseerd om proefsleuven te graven, zodat de ligging van de K&L ook door middel van observatie bevestigd kan worden. In onderstaande figuur is een overzicht gegeven van de K&L zoals geïnterviewd in 2013.

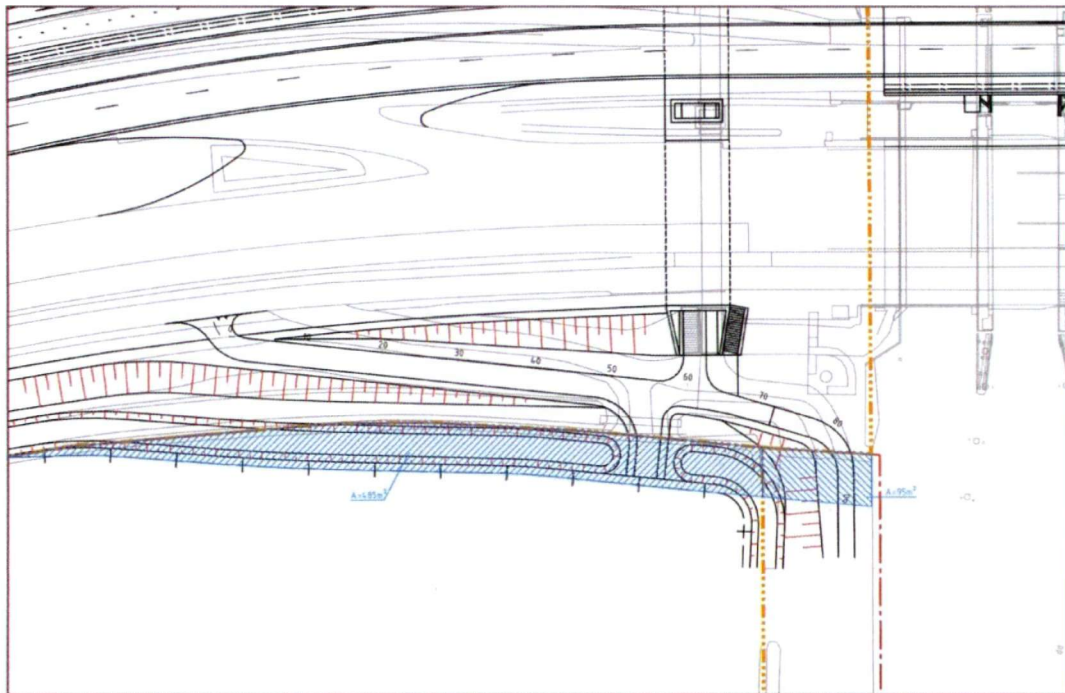


Figuur 6 Kabels en leidingen in 2013

3.2.13 Grondverwerving

Voor het kunnen realiseren van de hellingbanen is grondverwerving noodzakelijk. Aan de oostzijde (locatie verlenging voetgangerstunnel in verband met aanpassingen Cruquiusbrug) is het uitgangspunt dat deze zaken geregeld zijn in het door derden opgestelde D&C-contract. Grondverwerving voor het aanpassen van de fietsinfrastructuur en hellingbanen is niet nodig aan de oostzijde van de tunnel.

Aan de westzijde (locatie aan de zijde van het brugwachtershuisje) moet in ieder geval grond worden verworven. In onderstaande tekening is de locatie en het totaal van 580 m² te verwerven grond opgenomen.



Figuur 7 Grondverwerving

3.3 Verlenging van het bestaande voetgangerstunneltje

Alternatief voor het aanbrengen van een nieuwe fietstunnel, zoals beschreven in paragraaf 3.2, is het handhaven van de bestaande tunnel met een noodzakelijke verlenging vanwege de verbreding van de brug in de N201. De exacte maat van de verlenging kan worden vastgesteld nadat het profiel van de reconstructie van de N201 definitief is bepaald. Voor deze rapportage wordt een verlenging met circa 8,70 m gehanteerd conform het rapport 'Cruquiusbrug A, verkenning mogelijkheden verbreding', PN 327503, referentienummer GM-0100852, definitief, d.d. 21 mei 2013. De verlenging van 8,70 m is onderdeel van het door derden opgestelde D&C-contract voor de Cruquiusbrug en wordt daarom in dat werk gerealiseerd en gefinancierd. Voor dit rapport hoeft de voetgangerstunnel, naast de eerder genoemde 8,70 m, niet extra verlengd te worden.

In de nadere uitwerking kan onderzocht worden of wellicht aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld het plaatsen van geleiderail of een andere afschermingsconstructie, wenselijk worden geacht.

Voor het verkeerskundig ontwerp van de hellingbanen bij het verlengen van het bestaande voetgangerstunneltje gaan wij in deze fase uit van hetzelfde verkeerskundig ontwerp als bij het aanbrengen van een nieuwe fietstunnel. Op detail kan het ontwerp van de hellingbanen uiteraard iets aangepast worden. In deze fase van het onderzoek zijn dit echter geen doorslaggevende details.

Tijdens de aanleg van de voetgangerstunnel is reeds rekening gehouden met een toekomstige verlenging door op de kopse zijde van de tunnel ter plaatse van het laatste tunnelelement de eindverankering te voorzien van doorkoppelmogelijkheden in de prefab constructie (doorkoppelankers).

4 Constructief ontwerp

4.1 Constructief schetsontwerp

In onderstaande paragraaf wordt de constructieve maatvoering van de nieuwe fietstunnel behandeld. Deze maatvoering is in de tekst als 'exact' opgenomen. Opgemerkt wordt dat de maatvoering gebaseerd is op beschikbare gegevens en dat niet alles (bijvoorbeeld een digitaal terrein model) beschikbaar is. In een vervolgfase moet deze maatvoering gecontroleerd, en eventueel aangepast, worden aan nog uit te voeren onderzoeken.

4.1.1 Beschikbare informatie

De nieuwe fiets-/voetgangerstunnel is gesitueerd ter plaatse van de bestaande voetgangerstunnel en ligt in het weglichaam van de bestaande N201. De aardebaan hiervan ligt ter plekke circa 2 m hoger dan het omliggende maaiveld. Het niveau van de rijbaan ter plaatse van de tunnel ligt op circa NAP +2,70 m.

Volgens de peilbuismetingen uit 2008, die uitgevoerd zijn ten behoeve van de aanleg van de bestaande voetgangerstunnel, bevindt de gemiddelde grondwaterstand zich op circa NAP -1,20 m ter plaatse van de tunnel. De maximale grondwaterstand bevindt zich op circa NAP -1,00 m. Het aantal metingen destijds was beperkt en de grondwaterstanden kunnen anders zijn dan aangenomen. Nader geotechnisch onderzoek dient uit te wijzen of deze grondwaterstanden juist zijn.

4.1.2 Bestaande constructie voetgangerstunnel

De bestaande tunnel dient eerst te worden verwijderd om ruimte te maken voor de nieuwe tunnel. Omdat de bestaande tunnel door de aangebrachte naspanning een monoliete constructie is, is deze niet herbruikbaar en dient derhalve te worden gesloopt. Het vrijkomende betonpuin dient te worden afgevoerd en kan worden hergebruikt. Onderzocht moet worden of de bestaande stootplaten van de tunnel kunnen worden hergebruikt in de nieuwe situatie.

4.1.3 Afmetingen nieuwe fietstunnel

De nieuwe tunnel en de taludbakken bestaan uit prefab betonnen elementen. Het gesloten deel van de nieuwe fiets-/voetgangerstunnel is 48,00 m lang en de taludbakken aan weerszijden zijn elk 6,50 m lang. De tunnel is inwendig minimaal 5,00 m breed (1,50 m voetpad, 3,00 m fietspad en 0,50 m schamprand) en heeft een inwendige vrije hoogte van 2,63 m. De tunnelwanden wijken onder een hoek van 120 graden ten opzichte van de horizontaal. Halverwege de tunnel, in de tussenberm van de N201, dient een lichtkoepel (dakopening) te worden aangebracht. De ingeschatte constructiedikte bedraagt voor het dek en de zijwanden 450 mm en voor de bodenvloer 400 mm. Het aanlegniveau van de tunnel (onderkant bodenvloer) bedraagt NAP -1,28 m. De prefab tunnelementen worden, nadat ze zijn geplaatst, nagespannen door middel van het principe van voorspanning met aanhechting (VMA), zodat een monoliete en waterdichte constructie ontstaat. Vervolgens worden de prefab betonnen taludbakken met trap gekoppeld aan de tunnel.

4.1.4 Principe bouwfasering

De tunnel dient in twee fasen te worden geplaatst, zodat het verkeer over de N201 niet gestremd wordt. Het verwijderen van de bestaande tunnel en het plaatsen van de nieuwe tunnel kan in een open ontgraving met bemaling worden uitgevoerd. Een veilig talud voor de open ontgraving is 2:3 of minder flauw.

Ter plaatse van de faseringsgrens (grens tussen fase 1 en fase 2) zal een tijdelijke damwand ingebracht moeten worden, zodat het verkeer over de N201 veilig langs de bouwput kan passeren. Na de bouw van de nieuwe tunnel dient per fase de ontgraving weer aangevuld te worden met goed verdicht zand.

4.1.5 Gewichts- en funderingsberekening

In onderstaand schema is een globale gewichtsberekening opgenomen van de nieuwe tunnel (gesloten tunneldeel) gebaseerd op de ingeschatte afmetingen van de tunnel.

⇒ Gewichtsberekening Gesloten Tunneldeel:

• Dakvloer	=	$8,4 \text{ m} \cdot 0,45 \text{ m} \cdot 25 \text{ kN/m}^3$	=	$94,5 \text{ kN/m}$
• Bodenvloer	=	$6,4 \text{ m} \cdot 0,40 \text{ m} \cdot 25 \text{ kN/m}^3$	=	$64,0 \text{ kN/m}$
• Zijwanden	=	$2 \cdot 2,13 \text{ m} / \cos(30^\circ) \cdot 0,45 \text{ m} \cdot 25 \text{ kN/m}^3$	=	$55,3 \text{ kN/m}$
• " "	=	$2 \cdot (2,63 - 2,13) \text{ m} \cdot 0,65 \text{ m} \cdot 25 \text{ kN/m}^3$	=	$16,3 \text{ kN/m}$
• Nokken	=	$2 \cdot 0,55 \text{ m} \cdot 0,30 \text{ m} \cdot 25 \text{ kN/m}^3$	=	$8,2 \text{ kN/m}$
• Wegfundering op tunnel				
• =		$\text{NAP}(2,7 \text{ m} - 2,2 \text{ m}) \cdot 8,4 \text{ m} \cdot 23 \text{ kN/m}^3$	=	$96,6 \text{ kN/m}$
• Stootplaten	=	$2 \cdot 3 \text{ m} / 2 \cdot 0,30 \text{ m} \cdot 25 \text{ kN/m}^3$	=	$22,5 \text{ kN/m}$
• Wegfundering op de stootplaten				
• =		$2 \cdot 3 \text{ m} / 2 \cdot 0,55 \text{ m} \cdot 23 \text{ kN/m}^3$	=	$38,0 \text{ kN/m}$
• Zand/Grond op nieuw bodenvloer				
• =		$2 \cdot 0,2 \text{ m} \cdot 2,5 \text{ m} \cdot 18 \text{ kN/m}^3$	=	$18,0 \text{ kN/m}$
				<hr/>
				$413,4 \text{ kN/m}$

↳ Funderingsdruk over $B = 6,4 \text{ m}$:

$$\sigma_{\text{req}} = 413,4 \text{ kN/m} / 6,4 \text{ m} = 64,6 \text{ kN/m}^2$$

Figuur 8 Indicatieve gewichtsberekening nieuwe tunnel

Uit de gewichtsberekening volgt dat in onbelaste toestand de funderingsdruk onder de tunnel (op NAP -1,28 m) circa $64,6 \text{ kN/m}^2$ bedraagt. De huidige terreinspanning op NAP -1,28 m bedraagt minimaal $(\text{NAP} +2,70 \text{ m} - \text{NAP} -1,28 \text{ m}) \cdot 17 \text{ kN/m}^3 = 68 \text{ kN/m}^2$. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de funderingsdruk uit de nieuwe tunnel kleiner is dan de huidige terreinspanning en dat de grond derhalve niet zwaarder wordt belast door de aanleg van de nieuwe fiets-tunnel.

Dit betekent dat de tunnel mogelijk op staal gefundeerd kan worden, mits de zettingen van de ondergelegen slappe grondlagen ten gevolge van de aardebaan geminimaliseerd zijn. Dit is wel de verwachting aangezien de aardebaan van de N210 hier al tientallen jaren aanwezig is. Omdat de funderingsdruk niet hoger is dan de bestaande korrelspanning, kan geconcludeerd worden dat het draagvermogen automatisch voldoende is.

Indien uitgegaan wordt van een fundering op staal, dient onder de prefab tunnel minimaal een grondverbetering te worden aangebracht. Ten behoeve van een eventuele grondverbetering dient minimaal 0,50 m dieper te worden ontgraven tot circa NAP -1,80 m, waarna het ontgravingsvlak mechanisch dient te worden verdicht. Vervolgens dient tot funderingsniveau goed mechanisch verdicht zand aangebracht te worden. Hierna kan eventueel een werkvloer worden gestort of kunnen stalbalken worden opgenomen in het verdichte zandbed. Tot slot kunnen de prefab elementen worden aangebracht.

Zoals in paragraaf 4.1.1. reeds vermeld, bevindt de maximale grondwaterstand zich mogelijk op circa NAP -1,00 m. Het ontgravingsvlak ten behoeve van de eventuele grondverbetering onder de tunnel bevindt zich op circa NAP -1,80 m. Dit is circa 0,80 m beneden de destijds ingeschatte grondwaterstand. In dat geval zal moeten worden bemalen teneinde de nieuwe fietstunnel met toeritten te kunnen realiseren. Nader onderzoek dient uit te wijzen of op deze locatie bemalen kan worden en zo ja, hoeveel m³ bemalen moet worden en welk type bemaling het meest geschikt is in deze situatie.

Indien de maximale grondwaterstand zich inderdaad bevindt op NAP -1,00 m dient tevens de vraag te worden gesteld of de nieuwe toeritten naar de tunnel voorzien dienen te worden van constructieve betonnen toeritbakken, of dat een standaard wegfundering onder de toeritten volstaat. Nader onderzoek dient hierover uitsluitsel te geven. Vooral nog wordt voor deze studie uitgegaan dat een standaard wegfundering volstaat.

4.1.6 *Minimaal benodigde onderzoeken*

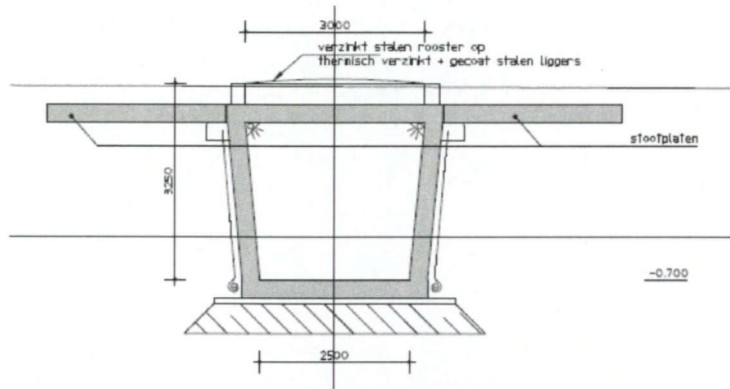
Op basis van voorgaande verhandelingen volgt hieronder een korte opsomming van de minimaal nog benodigde onderzoeken:

1. Onderzoek naar hergebruik stootplaten.
2. Geotechnisch onderzoek (grondwaterstanden, bodemopbouw).
3. Bemalingonderzoek.
4. Onderzoek naar meest geschikte funderingswijze van de toeritten.

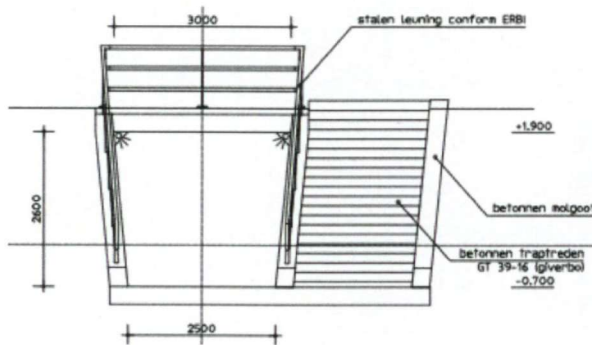
4.2 **Verlenging van de bestaande voetgangerstunnel**

Alternatief voor het aanbrengen van een nieuwe fietstunnel, zoals beschreven in paragraaf 4.1, is het verlengen van de bestaande voetgangerstunnel onder de N201. De exacte maat van de verlenging kan worden vastgesteld nadat het profiel van de reconstructie van de N201 definitief is bepaald. Voor deze rapportage wordt een verlenging met circa 8,70 m gehanteerd conform het rapport 'Cruquiusbrug A, verkenning mogelijkheden verbreding (paragraaf 5.1), PN 327503, referentienummer GM-0100852, definitief, d.d. 21 mei 2013. De verlenging van circa 8,70 m is de verlenging dat onderdeel uitmaakt van het door derden opgestelde D&C-contract voor de Cruquiusbrug. Voor dit rapport hoeft de voetgangerstunnel, naast de eerder genoemde 8,70 m, niet extra verlengd te worden.

De bestaande voetgangerstunnel is in 2010 gerealiseerd en bestaat uit prefab betonnen tunnel-elementen die door naspanning met elkaar gekoppeld zijn en hierdoor één geheel vormen. Tijdens de aanleg van de tunnel is reeds rekening gehouden met een toekomstige verlenging door op de kopse zijde van de tunnel ter plaatse van het laatste tunnelement de eindverankering te voorzien van doorkoppelmogelijkheden in de prefab constructie (doorkoppelankers). Dit aspect maakt onderdeel uit van het door derden opgestelde D&C-contract voor de Cruquiusbrug.



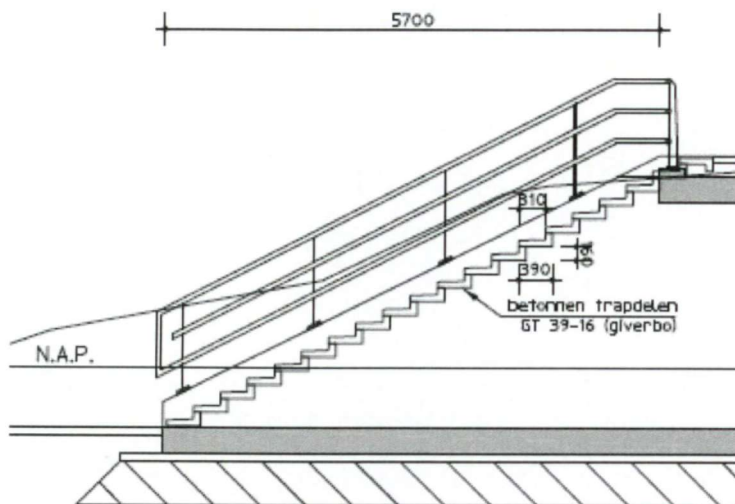
Figuur 9 Doorsnede onderdoorgang



Figuur 10 Aanzicht onderdoorgang



De verlenging bestaat uit prefab betonnen tunnelementen die dezelfde vorm hebben als de bestaande elementen. Nadat de bestaande taludbak en trap zijn verwijderd, de ontgraving is gedaan en de grondverbetering is aangebracht, kunnen de nieuwe tunnelementen worden geplaatst en gekoppeld met de bestaande elementen. Daarna kan de bestaande taludbak en trap weer worden teruggeplaatst. Het geheel kan worden aangevuld met grond, de stootplaten worden bevestigd en de wegafwerking worden aangebracht.



Figuur 11 Doorsnede trap

Tijdens de engineeringfase dient wel nader te worden onderzocht of de bestaande naspanning in de tunnel nog voldoende is bij een verlenging van de tunnel. Tijdens de aanleg in 2010 is namelijk uitgegaan van een kortere verlenging van de tunnel, te weten circa 3,00 m.

5 Ontwerpkeuze en kostenraming

5.1 Ontwerpkeuze

Tussen oplossing 1, het aanbrengen van een nieuwe fietstunnel, en oplossing 3, het verlengen van de bestaande voetgangerstunnel, bestaan verschillende verkeerstechnische en constructieve verschillen. In de voorgaande hoofdstukken zijn deze (deels) aan de orde gekomen. In resume:

Oplossing 1, het aanbrengen van een nieuwe fietstunnel

Voordelen

- Fietzers en voetgangers krijgen in de nieuwe tunnel allebei hun eigen verkeersruimte waardoor de verkeersveiligheid toeneemt.
- Fietzers (en voetgangers) hebben in de nieuwe tunnel vrij en ruimer doorzicht.
- De nieuwe tunnel wordt breder en daarmee sociaal veiliger.
- Verbeterde lichtsituatie door een bredere nieuwe tunnel en door een grotere lichtkoepel (dakopening) in nieuwe fietstunnel in middenberm N201 ontstaat de mogelijkheid voor extra lichtinval.
- Aantrekkelijkheid van de fietsroute wordt verbeterd.
- Doorstroming van de fietsroute wordt verbeterd.
- Toegang voor fietsers wordt verbeterd door de verharde toe- en afritten.
- Door de nieuwe tunnel met verharde toe- en afritten, ontstaat een volwaardige en veiligere alternatieve oversteek voor langzaam verkeer ten opzichte van de gelijkvloerse oversteek Bennebroekerdijk-Cruquiusdijk
- Voor de realisatie van de nieuwe tunnel moeten (aanvullende) procedures doorlopen worden.
- Vrijkomend betonpuin bij de sloop van de bestaande voetgangerstunnel is geschikt voor hergebruik.
- Bestaande stootplaten kunnen mogelijk hergebruikt worden (na nader onderzoek).
- Door de integratie en gelijktijdige uitvoering van de verschillende werkzaamheden kan een (financieel) voordeel ontstaan.
- Door de integratie en gelijktijdige uitvoering van de verschillende werkzaamheden kan de overlast en hinder voor de weggebruiker geminimaliseerd worden.

Nadelen

- Bereikbaarheid agrarisch perceel blijft aandachtspunt (menging verkeerssoorten)
- Voor de realisatie van de nieuwe op- en afritten moeten watergangen vergraven worden. Extra ontgraving ten opzichte van wat nu in contract Cruquiusbrug zit.
- Voor de realisatie van de nieuwe op- en afritten is grondverwerving benodigd. Extra grondverwerving aan de westzijde ten opzichte van wat nu in contract Cruquiusbrug zit
- Bestaande tunnel niet herbruikbaar in verband met naspanning en monoliete constructie.
- Extra verkeersfasering in de uitvoering. In casu is dit een keer extra (langer en meer verkeershinder) ten opzichte van het alleen verlengen van de bestaande tunnel.
- Gedurende de sloop- en bouwtijd is er geen langzaam verkeer door de tunnel mogelijk. Dit moet gedurende de sloop- en realisatiefase worden omgeleid.
- De bestaande constructie is relatief nieuw en nog niet aan het einde van de constructieve levensduur.
- Het slopen van de huidige voetgangerstunnel en het realiseren van een nieuwe fietstunnel is financieel duur

Oplissing 3, het verlengen van de bestaande voetgangerstunnel*Voordelen*

- Aantrekkelijkheid van de fietsroute wordt licht verbeterd door de verharde toe- en afritten.
- Doorstroming van de fietsroute wordt licht verbeterd door de verharde toe- en afritten.
- Toegang voor fietsers wordt licht verbeterd door de verharde toe- en afritten.
- Door de verharde toe- en afritten ontstaat een alternatief voor langzaam verkeer ten opzichte van de gelijkvloerse overstek Bennebroekerdijk-Cruquiusdijk
- Voor de realisatie van de verlenging hoeven waarschijnlijk geen (aanvullende) procedures doorlopen te worden.
- Bestaande tunnel kan verlengd worden.
- Bestaande stootplaten kunnen gehandhaafd blijven.
- Geen extra verkeersfasering (ten opzichte van de werkzaamheden Cruquiusbrug) in de uitvoering.
- Het langzaam verkeer kan slechts gedurende een beperkte tijd geen gebruik maken van de tunnel en hoeft alleen gedurende een korte tijd omgeleid te worden.
- De bestaande constructie is relatief nieuw en nog niet aan het einde van de constructieve levensduur.
- Door de integratie en gelijktijdige uitvoering van de verschillende werkzaamheden kan een (financieel) voordeel ontstaan.
- Door de integratie en gelijktijdige uitvoering van de verschillende werkzaamheden kan de overlast en hinder voor de weggebruiker geminimaliseerd worden.
- Het verlengen van de huidige voetgangerstunnel is financieel relatief goedkoop.

Nadelen

- Fietsers en voetgangers houden in de tunnel allebei een gezamenlijke verkeersruimte waardoor de verkeersonveiligheid blijft bestaan.
- Fietsers (en voetgangers) houden in de tunnel een beperkt doorzicht.
- De bestaande smalle tunnel is sociaal onveilig.
- De lichtsituatie in de tunnel verbeterd niet (lichtkoepel (dakopening) in tunnel in middenberm N201 blijft gelijk).
- Bereikbaarheid agrarisch perceel aandachtspunt (menging verkeersoorten).
- Voor de realisatie van de nieuwe op- en afritten moeten watergangen vergraven worden. Extra ontgraving ten opzichte van wat nu in contract Cruquiusbrug zit.
- Voor de realisatie van de nieuwe op- en afritten is grondverwerving benodigd. Extra grondverwerving aan de westzijde ten opzichte van wat nu in contract Cruquiusbrug zit

5.2 Gebruikte informatie

Om de kostenramingen op te stellen zijn een aantal *uitgangspunten* gehanteerd. Het betreft:

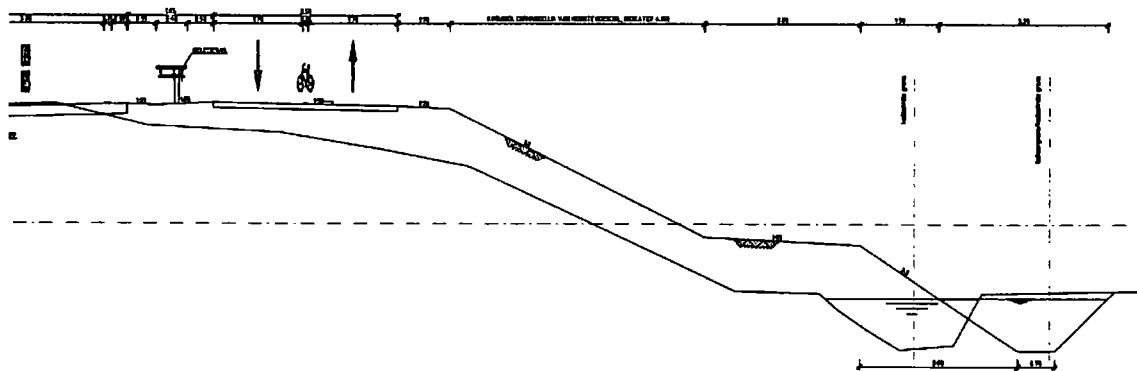
- Schetsontwerpen verkeer en constructief zoals beschreven in voorgaande hoofdstukken.
- Nieuwe tunnel: breed 5,00 m, lang 48,00 m (gesloten gedeelte), lang 2 x 6,50 m (opengedeelte), aanleg in 2 fasen, gefundeerd op staal.
- Standaardkosten calculatie van de Provincie Noord-Holland:
 - Kostencalculatie_pnh_dec_2012_zonder_deelprojecten.
 - Percentage onvoorzien 25% (projectfase: kostenindicatie – oriëntatie-/definitiefase (infra)).
- Hoeveelheden zijn bepaald aan de hand van de schetstekeningen.
- De gebruikte eenheidsprijzen komen uit de kostendatabase van Grontmij.
- De kunstwerken zijn geraamd op basis van kengetallen.
- De percentages staart- en engineeringkosten zijn gebaseerd op kennis en ervaring uit gerealiseerde projecten.
- Het percentage nader te detailleren, is als percentage van de directe kosten opgenomen. De hoogte van het percentage is afhankelijk van de volledigheid van het ontwerp en de fase waarin het project zich bevindt. In de oriëntatie-/definitiefase is voor de kostenindicatie gerekend met 25% nader te detailleren.

Nadere uitgangspunten

- De tunnel, en daardoor de verhardingen, worden in twee fases verwijderd en aangelegd. Voor het wisselen van rijbaan door de afsluiting is gerekend met een tijdelijke verharding en is gerekend met het (ver)plaatsen en verwijderen van verkeersvoorzieningen zoals barrièrs.
- Bij verlenging van de voetgangerstunnel is niet gerekend met wegfaseringen.
- Vrijkomende materialen zijn gerekend als niet verontreinigd / teerhoudend.
- Gerekend is met een gesloten grondbalans en bijleveren te kort komend zand.
- Asphaltconstructies rijweg en fietspad conform ERBI.
- Alleen in de tunnel is rekening gehouden met openbare verlichting.
- Gerekend is met de aankoop van grond in verband met het verleggen van de watergang, landschappelijke inpassing van de tunnel en het fietspad.
- Gerekend is met kosten voor het aanpassen van het bestemmingsplan.

5.3 Nader te bepalen

Voor het schetsontwerp is gebruik gemaakt van een pdf 'Toekomstige situatie N201 bij Cruqui-usbrug' en hoort bij het dwarsprofiel d.d. 23-12-2014, tek. N201-xxxxx-21-34-03 (K:\05 Werkmap\GGr\INAM130162-001-Variantenstudie_Cruqui-usbrug_rec1.dwg) dat Grontmij op 30 april 2015 per e-mail van de provincie Noord-Holland heeft ontvangen.



Tekening 5 Door provincie aangeleverd dwarsprofiel d.d. 23-12-2014

In dit aangeleverde dwarsprofiel zitten nog meer afwijkingen ten opzichte van het ontwerp van Grontmij, d.d. 04-04-2013. Naast het versmalde fietspad van 4,00 m naar 3,50 m, betreft het o.a.:

- De breedte van de tussenberm is 0,50 m smaller geworden (nu 1,65 m, was 2,15 m).
- De breedte van de zijberm is 0,50 m smaller geworden (nu 1,00 m, was 1,50 m).
- De helling van het talud is steiler geworden (nu 1:2, was 1:3).
- De breedte en helling van de onderberm (nu 3,00 m en 1:20, was 3,60 m en 1:10).
- De helling van het sloottalud aan de weilandzijde (nu 1:1, was 2:3).

Grontmij heeft bij het ontwerp van de nieuwe tunnel en de hellingbanen gebruik gemaakt van het meest recente ontwerp van 23-12-2014.

Het uiteindelijk toe te passen ontwerp heeft ook consequenties voor de eventuele nieuwe fietstunnel. Denk hierbij o.a. aan de lengte van de tunnel, mogelijke grondkerende constructies en financiële gevolgen.

5.4 Kostenraming

De onderbouwing van de kosten voor het aanbrengen van een nieuwe fietstunnel en het verlengen van de bestaande voetgangerstunnel zijn opgenomen in bijlage 1.

In de kostenraming van de nieuwe tunnel is de totale benodigde lengte aan kosten opgenomen. Voor het verlengen van de bestaande tunnel zijn alleen de kosten voor de op- en afritten opgenomen.

De kosten voor de verlenging van circa 8,70 m ten gevolge van de verbreding van de Cruquiusbrug zijn niet opgenomen in de SSK-ramingen. Wel is in figuur 9 de raming van de verlenging van de bestaande fietstunnel met 8,70 m apart vermeld. Deze raming is gebaseerd op de raming behorend bij Rapportage Cruquiusbrug A, verkenning mogelijkheden verbreding d.d. 21 mei 2013 met kenmerk GM-0100852 (bijlage 6).

De kosten bedragen:

Omschrijving	Nieuwe fietstunnel	Verlengen voetgangerstunnel
Raming hellingbanen	€ 51.170,00	€ 51.170,00
Raming taludtrap(pen)	€ 23.620,00	€ 0,00
Raming andere onderdelen	€ 2 773 690,00	€ 75.060,00
	-----	-----
Basisraming	€ 2.848.480,00	€ 126 230,00
Project Onvoorzien (25%)	€ 142.420,00	€ 6.310,00
	-----	-----
Investeringskosten (excl. BTW)	€ 2 990.900,00	€ 132 540,00
BTW (21%)	€ 628.090,00	€ 27.830,00
	-----	-----
Investeringskosten	€ 3 618 990,00	€ 160.370,00
Afgerond	€ 3.620.000,00	€ 161.000,00
 Raming verlenging 8,70 m		
Totaal directe bouwkosten		€ 159 100,00
Totaal staartkosten		€ 41 970,00

Anneemsom		€ 201.070,00
Bouwkosten onvoorzien 15%		€ 30 160,00

Bouwkosten		€ 231.230,00
Grondaankoop, engineering en overige bijkomende kosten		€ 52.660,00

Basisraming		€ 283.890,00
Project Onvoorzien 25%		€ 70.970,00

Investeringskosten (excl. BTW)		€ 354.860,00
BTW (21%)		€ 74.520,00

Investeringskosten		€ 429.380,00
Afgerond		€ 429.500,00

Figuur 9

Bijlage 1

Kostenramingen

KOSTENRAMING VOLGENS STANDAARD SYSTEMETIEK KOSTENRAMINGEN (SSK)

Wegnummer : N201	Datum : 22 mei 2015
Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug	Afgedrukt op : 22 mei 2015
PNH nummer : <invullen>	Prijspeil : 1 januari 2015

KOSTENSOORTEN	Voorziene kosten				Onvoorziene kosten	Totaal
	Directe Kosten		Indirecte Kosten			
	Bekend	Nader te detailleren	Bekend	Nader te detailleren		
KOSTENCATEGORIEEN						
Bouwkosten	€ 1.223.361,00	€ 290.949,15	€ 284.445,01	€ 67.648,91	€ 466.601,02	€ 2.333.005,08
Vastgoedkosten	€ 20.000,00	€ 3.000,00		€ -	€ 5.750,00	€ 28.750,00
Engineeringkosten	€ 373.280,81	€ -	€ -	€ -	€ 93.320,20	€ 466.601,02
Overige bijkomende kosten	€ 13.999,02	€ 2.099,85	€ -	€ -	€ 4.024,72	€ 20.123,58
<hr/>						
Basisraming	€ 1.630.640,83	€ 296.049,00	€ 284.445,01	€ 67.648,91	€ 569.695,94	€ 2.848.479,68
Project Onvoorzien					€ 142.423,98	€ 142.423,98
<hr/>						
Investeringskosten (excl. BTW)	€ 1.630.640,83	€ 296.049,00	€ 284.445,01	€ 67.648,91	€ 712.119,92	€ 2.990.903,66
BTW						€ 628.089,77
<hr/>						
Investeringskosten						€ 3.618.993,43
<hr/>						
Bandbreedte	<input type="text"/>	-	<input type="text"/>	bij	<input type="text"/>	betrouwbaarheidsinterval
Onzekerheidsreserve						€ -
Reserve extern onvoorzien						€ -
<hr/>						
TOTAAL AAN TE HOUDEN VOOR BUDGETDOELEINDEN						€ 3.618.993,43

STANDAARDKOSTENCALCULATIE PROVINCIE NOORD-HOLLAND



Raming van het project binnen de gegeven projectscope
 Bepaling van het budget t.b.v. financiering

KOSTENINDICATIE

ORIENTATIE-/DEFINITIEFASE

Wegnummer : N201
Project : Vervangen Fietstunnel
Cruquiusbrug

PNH nummer : <invullen>
Datum : 22 mei 2015
Prijspeil : 1 januari 2015

Provincie Noord-Holland
Directie Beheer & Uitvoering



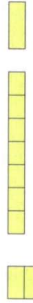
KOSTENINDICATIE



Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 22 mei 2015
 Afgedrukt op : 22 mei 2015
 Prijspeil : 1 januari 2015

	Percentage	Bedrag	Totaal
1 WEGEN		€	153.997,65
wegen.....		€ 133.911,00	
nader te detaileren wegen		€ 20.086,65	
2 KUNSTWERKEN		€	1.349.312,50
kunstwerken.....		€ 1.079.450,00	
nader te detaileren kunstwerken		€ 269.862,50	
3 VERKEERSREGELINSTALLATIES		€	-
verkeersregelinstallaties.....		€ -	
nader te detaileren vri		€ -	
4 OPENBARE VERLICHTING		€	-
openbare verlichting.....		€ -	
nader te detaileren ov		€ -	
5		€	-
.....		€ -	
.....		€ -	
6		€	-
.....		€ -	
.....		€ -	
7		€	-
.....		€ -	
.....		€ -	
8 WERKEN ALGEMENE AARD		€	11.000,00
werken algemene aard.....		€ 10.000,00	
nader te detaileren waa		€ 1.000,00	
Subtotaal besteksposten		€	1.514.310,15
9 STAARTPOSTEN		€	352.093,91
91 eenmalige kosten.....		€ 43.632,67	
92 uitvoeringskosten.....		€ 106.001,71	
93 algemene kosten.....		€ 121.144,81	
94 winst en risico.....		€ 75.715,51	
95 stelpost.....		€ -	
96 bijdrage RAW (0,15%) en FCO (0,15 %)	0,30 %	€ 5.599,21	
Aannemingsom, exclusief omzetbelasting		€	1.866.404,06
bouwkosten-onvoorzien (kostenindicatie)	25,00 %	€	<u>466.601,02</u>
Bouwkosten, exclusief omzetbelasting		€	2.333.005,08



KOSTENINDICATIE

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbbrug
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 22 mei 2015
 Afgedrukt op : 22 mei 2015
 Prijspeil : 1 januari 2015

	percen- tage	bedrag	gezetelijk bedrag
Bouwkosten, exclusief omzetbelasting		€	2.333.005,08
Vastgoedkosten, exclusief omzetbelasting		€	28.750,00
Vastgoedkosten, excl. onvoorzien		€	<u>23.000,00</u>
grondaankoop (minnelijke/onteigening)		€	20.000,00
opstalaankoop		€	-
amoveren opstal		€	-
nadeelcompensatie		€	-
ontsnippering		€	-
planschade		€	-
.....		€	-
.....		€	-
Nader te detaileren vastgoedkosten	15,00 %	€	3.000,00
Vastgoedkosten-onvoorzien (kostenindicatie) ..	25,00 %	€	<u>5.750,00</u>
Engineeringkosten, exclusief omzetbelasting		€	466.601,02
Engineeringskosten, excl. onvoorzien		€	<u>373.280,81</u>
voorbereiding	8,00 %	€	186.640,41
administratie	4,00 %	€	93.320,20
toezicht	4,00 %	€	93.320,20
akoestisch onderzoek		€	-
archeologisch onderzoek (verkennd)		€	-
asbestonderzoek		€	-
cultuurhistorisch onderzoek (verkennd)		€	-
digitaal terrein model		€	-
explosieven onderzoek (verkennd)		€	-
grondmechanisch onderzoek		€	-
habitatonderzoek		€	-
inventarisatie bomen en struiken		€	-
luchtkwaliteitonderzoek		€	-
milieukundig onderzoek		€	-
milieutechnisch effect rapportage (M.E.R.)		€	-
natuurbeschermingsonderzoek		€	-
risico Inventarisatie en evaluatie beweegbare bruggen		€	-
verhardingsonderzoek (inventarisatie)		€	-
verkeerskundig onderzoek (inventarisatie)		€	-
.....		€	-
.....		€	-
Nader te detaileren engineeringkosten		€	-
Engineeringkosten-onvoorzien (kostenindicati	25,00 %	€	<u>93.320,20</u>
Subtotaal		€	2.828.356,10

KOSTENINDICATIE

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 22 mei 2015
 Afgedrukt op : 22 mei 2015
 Prijspeil : 1 januari 2015

	percen- tage	bedrag	gezetelijk bedrag
Transport		€	2.828.356,10
Overige kosten, exclusief omzetbelasting		€	20.123,58
Overige kosten, excl. onvoorzien		€	16.098,87
landschappelijke inpassing		€	2.000,00
CAR-verzekering	0,30 %	€	6.999,02
bestemmingsplanprocedure		€	5.000,00
bewegwijzering		€	-
controle stroefheid/vlakheid		€	-
domeinrechten		€	-
fotograferen objecten		€	-
geluidwerende maatregelen omgeving		€	-
informatie/communicatie omgeving		€	-
legeskosten vergunningen		€	-
omleidingsroutes		€	-
openbaar vervoer (bijv. omrij schade)		€	-
opening		€	-
ter beschikking stellen materialen		€	-
verleggen kabels & leidingen		€	-
.....		€	-
.....		€	-
.....		€	-
.....		€	-
Nader te detaileren overige kosten	15,00 %	€	2.099,85
Overige kosten-onvoorzien (kostenindicatie) ...	25,00 %	€	4.024,72
Projectkosten-onvoorzien	5,00 %	€	2.848.479,68
TOTAAL VOLGENS S.S.K.		€	2.990.903,66
Bouwrente		€	-
Subtotaal		€	2.990.903,66
Afronding		€	96,34
Totale projectkosten (incl. afronding, excl. omzetbelasting)		€	2.991.000,00

Invoerblad wegen

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 22 mei 2015
 Afdrukt op : 22 mei 2015

	Percentage nader te detailleren	Directe bouwkosten wegen	Nader te detailleren wegen	Totale bouwkosten wegen
1	WEGEN.....	€ 133.911,00	€ 20.086,65	€ 153.997,65
11	OPRUIMINGSWERKEN EN ONDERHOUD.....	15,00 % x € 2.500,00	€ 375,00	€ 2.875,00
12	GRONDWERKEN.....	15,00 % x € 10.375,00	€ 1.556,25	€ 11.931,25
13	DRAINAGE, RIOLERINGEN, DUIKERS EN STUWEN.....	15,00 % x € 2.000,00	€ 300,00	€ 2.300,00
14	WEGVERHARDINGEN.....	15,00 % x € 109.286,00	€ 16.392,90	€ 125.678,90
15	MARKERING EN WEGBEBAKENING.....	15,00 % x € 4.500,00	€ 675,00	€ 5.175,00
16	BERMBEVEILIGING.....	15,00 % x € -	€ -	€ -
17	OEVER-, TALUD- EN BODEMVOORZIENINGEN.....	15,00 % x € -	€ -	€ -
18	BEPLANTINGEN.....	15,00 % x € -	€ -	€ -
19	BIJKOMENDE WERKZAAMHEDEN.....	15,00 % x € 5.250,00	€ 787,50	€ 6.037,50

	Percentage staartkosten wegen	Staartkosten wegen	Totale staartkosten wegen
9	STAARTKOSTEN WEGEN.....		€ 40.039,39
91	eenmalige kosten.....	6,00 % € 9.239,86	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 % € 10.779,84	
93	algemene kosten.....	8,00 % € 12.319,81	
94	winst en risico.....	5,00 % € 7.699,88	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveelheid	Prijs	Totaal
1	WEGEN.....			€ 133.911,00
11	OPRUIMINGSWERKEN EN ONDERHOUD.....			€ 2.500,00
111	Verwijderen obstakels en schonen werkgebied		€ 2.500,00	
	Verwijderen hek	150,00 st x €	10,00 €	1.500,00
	Schonen terrein	1.000,00 € x	1,00 €	1.000,00
12	GRONDWERKEN.....			€ 10.375,00
121	Opschonen watergang		€ 900,00	
	Opschonen watergang (Klasse 0/1 of 2)	200,00 m1 x €	4,50 €	900,00
122	Grond ontgraven, vervoeren, leveren en verwerken		€ 6.675,00	
	Grond ontgraven uit watergang	1.100,00 m3 x €	1,50 €	1.650,00
	Grond ontgraven uit cunet	300,00 m3 x €	2,00 €	600,00
	Grond ontgraven uit greppel	50,00 m3 x €	2,50 €	125,00
	Grond vervoeren	1.450,00 m3 x €	1,00 €	1.450,00
	Grond verwerken in bekleding	350,00 m3 x €	5,00 €	1.750,00
	Grond verwerken in watergang	1.100,00 m3 x €	1,00 €	1.100,00
123	Zand ontgraven, vervoeren, leveren en verwerken		€ 2.800,00	
	Zand ontgraven uit ophoging	300,00 m3 x €	2,50 €	750,00
	Zand vervoeren	300,00 m3 x €	1,00 €	300,00
	Zand leveren	100,00 m3 x €	13,50 €	1.350,00
	Zand verwerken en verdichten	400,00 m3 x €	1,00 €	400,00
13	DRAINAGE, RIOLERINGEN, DUIKERS EN STUWEN.....			€ 2.000,00
131	Opruimingswerkzaamheden		€ 500,00	
	Verwijderen betonbuis (600 mm)	10,00 m1 x €	50,00 €	500,00
135	Aanbrengen duikers		€ 1.500,00	
	Leveren/aanbrengen duiker van beton mof-spie buis (d=800 mm)	10,00 m1 x €	150,00 €	1.500,00
14	WEGVERHARDINGEN.....			€ 109.286,00
141	Verrichten voorbereidende werkzaamheden		€ 4.205,00	
	Afwerken zandbed	2.000,00 m2 x €	1,00 €	2.000,00
	Frezen verharding t.b.v. aansl. op bestaande rijbaan (niet teerhoudend)	80,00 m2 x €	6,00 €	480,00
	Frezen verharding t.b.v. aansl. op bestaande fietspad (niet teerhouder)	14,00 m2 x €	6,00 €	84,00
	Zagen verharding (rijbaan 0,25 m)	80,00 m1 x €	18,50 €	1.480,00
	Zagen verharding (fietspad 0,15 m)	14,00 m1 x €	11,50 €	161,00
142	Opbreken verhardingen		€ 22.240,00	
	Verwijderen asfaltverhardingslaag rijbaan 0,25 m (niet teerhoudend)	880,00 m2 x €	15,00 €	13.200,00
	Verwijderen asfaltverhardingslaag fietspad 0,15 m (niet teerhoudend)	132,00 m2 x €	10,00 €	1.320,00
	Verwijderen funderingslaag rijbaan (niet teerhoudend)	880,00 m2 x €	5,00 €	4.400,00
	Verwijderen funderingslaag fietspad (niet teerhoudend)	830,00 m2 x €	4,00 €	3.320,00
143	Aanbrengen verhardingslagen van steenmengsel		€ 14.520,00	
	Leveren/aanbrengen hydraulisch menggranulaat fietspad 0,20 m	1.100,00 m2 x €	6,00 €	6.600,00

	Leveren/aanbrengen hydraulisch menggranulaat rjbaan 0,30 m	880,00 m2 x €	9,00 €	7 920,00	
144	Aanbrengen bitumineus gebonden verhardingslagen			€ 63.321,00	
	Leveren/aanbrengen AC 22 Base in 1 laag	195,00 ton x €	76,00 €	14 820,00	
	Leveren/aanbrengen AC 22 Base in 2 lagen	320,00 ton x €	70,00 €	22 400,00	
	Leveren/aanbrengen profileerlaag AC 16 Bind	110,00 ton x €	95,00 €	10 450,00	
	Leveren/aanbrengen AC 8 Surf	85,00 ton x €	107,00 €	9 095,00	
	Leveren/aanbrengen SMA 8 Polymeer	55,00 ton x €	92,00 €	5 060,00	
	Aanbrengen Kleeflaag	3 740,00 m2 x €	0,40 €	1 496,00	
148	Aanbrengen tijdelijke verhardingen			€ 5.000,00	
	Aanbrengen en verwijderen tijdelijke verharding	2,00 € x €	2 500,00 €	5 000,00	
15	MARKERING EN WEGBEBAKENING.....				€ 4.500,00
151	Verwijderen markeringen			€ 1.500,00	
	Verwijderen markering van thermoplast	1,00 pm x €	1 500,00 €	1 500,00	
152	Aanbrengen markeringen			€ 3.000,00	
	Aanbrengen belijning thermoplast	1,00 pm x €	2 000,00 €	2 000,00	
	tijdelijke markering aanbrengen / verwijderen	1,00 pm x €	1 000,00 €	1 000,00	
19	BIJKOMENDE WERKZAAMHEDEN.....				€ 5.250,00
191	Afrasteringen en hekwerken			€ 4.750,00	
	Leveren/aanbrengen afrasteringen	150,00 m1 x €	25,00 €	3 750,00	
	Leveren/aanbrengen hek	1,00 st x €	1 000,00 €	1 000,00	
195	Overige bijbehorende werkzaamheden wegen			€ 500,00	
	Treffen maatregelen bereikbaarheid percelen	500,00 € x	1,00 €	500,00	

Invoerblad kunstwerken

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug
 PNH nummer : <invullen>

	Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten kunstwerken	Nader te detaileren kunstwerken	Totale bouwkosten kunstwerken
2		#####	€ 269.862,50	€ 1.349.312,50
21	OPRUIMINGSWERKEN EN SLOPEN.....	25,00 % x € 65.250,00	€ 16.312,50	€ 81.562,50
22	GRONDWERKEN EN BOUWPUTTEN.....	25,00 % x € 55.000,00	€ 13.750,00	€ 68.750,00
23	DRAINAGE, RIOLERINGEN EN BEMALINGEN.....	25,00 % x € 8.000,00	€ 2.000,00	€ 10.000,00
24	FUNDERINGSTECHNIEKEN.....	25,00 % x € 40.300,00	€ 10.075,00	€ 50.375,00
25	BETONWERKEN.....	25,00 % x € 864.900,00	€ 216.225,00	€ 1.081.125,00
26	STAALCONSTRUCTIES EN CONSERVERINGEN.....	25,00 % x € -	€ -	€ -
27	BESCHOEIINGEN, DAMWANDEN, REMMINGWERKEN E.D.....	25,00 % x € -	€ -	€ -
28	VERHARDINGEN EN TALUDBEKLEDINGEN.....	25,00 % x € 16.000,00	€ 4.000,00	€ 20.000,00
29	OVERIGE WERKZAAMHEDEN KUNSTWERKEN.....	25,00 % x € 30.000,00	€ 7.500,00	€ 37.500,00

	Percentage staartkosten kunstwerken	Staatkosten kunstwerken	Totale staartkosten kunstwerken
9			€ 303.595,31
91	eenmalige kosten.....	2,50 % € 33.732,81	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 % € 94.451,88	
93	algemene kosten.....	8,00 % € 107.945,00	
94	winst en risico.....	5,00 % € 67.465,63	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveelheid	Prijs	Totaal
2	KUNSTWERKEN.....			€ 1.079.450,00
21	OPRUIMINGSWERKEN EN SLOPEN.....			€ 65.250,00
213	Sloopwerken			€ 65.250,00
	Gebruik kraan tbv sloop tunnel	10,00 dg x €	2.500,00 €	25.000,00
	Sloop tunnel in 2 fases	10,00 dg x €	2.000,00 €	20.000,00
	Stortkosten betonpuin, grof (>1000mm)	450,00 ton x €	45,00 €	20.250,00
22	GRONDWERKEN EN BOUWPUTTEN.....			€ 55.000,00
222	Grond ontgraven en vervoeren			€ 30.000,00
	Grond ontgraven uit bouwput, droog	6.000,00 m3 x €	5,00 €	30.000,00
227	Tijdelijke damwanden en stempelingen			€ 25.000,00
	Huur, inbrengen en verwijderen tijdelijke damwanden	25.000,00 € x €	1,00 €	25.000,00
23	DRAINAGE, RIOLERINGEN EN BEMALINGEN.....			€ 8.000,00
236	Aanbrengen bemalingen			€ 8.000,00
	Retourbemaling in bouwfase	8.000,00 € x €	1,00 €	8.000,00
24	FUNDERINGSTECHNIEKEN.....			€ 40.300,00
241	Aanbrengen palen			€ 40.300,00
	Nieuwe fundering (grondverbetering)	62,00 m1 x €	650,00 €	40.300,00
25	BETONWERKEN.....			€ 864.900,00
254	Geprefabriceerde onderdelen van beton			€ 860.800,00
	Betonnen tunnelmoot met taludbakken	1,00 st x €	800.000,00 €	800.000,00
	Stootplaten lg 3m dik 0.30	74,00 m3 x €	700,00 €	51.800,00
	Aanbrengen betonopstorten voetpad en schamprand tunnel en taludb:	9.000,00 € x €	1,00 €	9.000,00
255	In te storten onderdelen			€ 4.100,00
	Doken, oplegmateriaal, aangieten stootplaten	82,00 m1 x €	50,00 €	4.100,00
28	VERHARDINGEN EN TALUDBEKLEDINGEN.....			€ 16.000,00
285	Aanbrengen bitumineus gebonden verhardingslagen			€ 16.000,00
	Leveren en aanbrengen slijtlaag in tunnel en taludbakken	16.000,00 € x €	1,00 €	16.000,00
29	OVERIGE WERKZAAMHEDEN KUNSTWERKEN.....			€ 30.000,00
296	Verlichting			€ 30.000,00
	Aanbrengen verlichting, electra etc	30.000,00 € x €	1,00 €	30.000,00

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug
 PNH nummer : <invullen>

Datum.....: 22 mei 2015
 Afgedrukt op.....: 22 mei 2015

	Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten vri	Nader te detaileren vri	Totale bouwkosten vri
3	VERKEERSREGELINSTALLATIES.....	€ -	€ -	€ -
31	SLEUFBEDEKKING.....	€ -	€ -	€ -
32	GRAAFWERKZAAMHEDEN.....	€ -	€ -	€ -
33	KABELWERKZAAMHEDEN.....	€ -	€ -	€ -
34	DETECTIE.....	€ -	€ -	€ -
35	WEGMEUBILAIR.....	€ -	€ -	€ -
36	VERKEERSREGELTOESTELLEN.....	€ -	€ -	€ -
37	KABELKOKERS EN MANTELBUIZEN.....	€ -	€ -	€ -
38	AARDING.....	€ -	€ -	€ -
39	BIJKOMENDE WERKZAAMHEDEN.....	€ -	€ -	€ -

	Percentage staartkosten vri	Staatkosten vri	Totale staartkosten vri
9	STAARTPOSTEN VERKEERSREGELINSTALLATIES.....	€ -	€ -
91	eenmalige kosten.....	5,00 % € -	
92	uitvoeringskosten.....	6,00 % € -	
93	algemene kosten.....	7,00 % € -	
94	winst en risico.....	8,00 % € -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
3	VERKEERSREGELINSTALLATIES.....		€ -	-

Invoerblad openbare verlichting

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug
 PNH nummer : <invullen>

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten ov	Nader te detaileren ov	Totale bouwkosten ov
4	OPENBARE VERLICHTING	€	-	€	-
41	SLEUFBEDEKKING.....	€	-	€	-
42	GRAAFWERKZAAMHEDEN.....	€	-	€	-
43	KABELWERKZAAMHEDEN.....	€	-	€	-
44	MONTAGWERKZAAMHEDEN.....	€	-	€	-
45	VERLICHTING DEEL 1.....	€	-	€	-
46	VERLICHTING DEEL 2.....	€	-	€	-
47	DIVERSEN.....	€	-	€	-

		Percentage staartkosten ov	Staartkosten ov	Totale staartkosten ov
9	STAARTPOSTEN OPENBARE VERLICHTING		€	-
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€ -	
93	algemene kosten.....	8,00 %	€ -	
94	winst en risico.....	5,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
4	OPENBARE VERLICHTING			€ -

DEEL 5

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug
 PNH nummer : <invullen>

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten deel 5	Nader te detaileren deel 5	Totale bouwkosten deel 5
5	DEEL 5		€ -	€ -	€ -
51	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
52	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
53	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
54	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
55	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
56	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
57	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
58	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
59	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -

		Percentage staartkosten gwvz	Staatkosten gwvz	Totale staartkosten gwvz
9	STAARTPOSTEN DEEL 5			€ -
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€ -	
93	algemene kosten.....	8,00 %	€ -	
94	winst en risico.....	5,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
5	DEEL 5			€ -

DEEL 6

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug
 PNH nummer : <invullen>

Datum 22 mei 2015
 Afgedrukt op 22 mei 2015

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten deel 6	Nader te detaileren deel 6	Totale bouwkosten deel 6
6	DEEL 6	€	-	€	-
61	INVULLEN.....	€	-	€	-
62	INVULLEN.....	€	-	€	-
63	INVULLEN.....	€	-	€	-
64	INVULLEN.....	€	-	€	-
65	INVULLEN.....	€	-	€	-
66	INVULLEN.....	€	-	€	-
67	INVULLEN.....	€	-	€	-
68	INVULLEN.....	€	-	€	-
69	INVULLEN.....	€	-	€	-

		Percentage staartkosten k&l	Staartkosten k&l	Totale staartkosten k&l
9	STAARTPOSTEN DEEL 6			€
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€	-
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€	-
93	algemene kosten.....	8,00 %	€	-
94	winst en risico.....	5,00 %	€	-

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
6	DEEL 6			€

DEEL 7

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug
 PNH nummer : <invullen>

Datum.....: 22 mei 2015
 Afgedrukt op.....: 22 mei 2015

	Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten deel 7	Nader te detaileren deel 7	Totale bouwkosten deel 7
7	DEEL 7	€ -	€ -	€ -
71	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
72	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
73	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
74	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
75	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
76	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
77	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
78	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
79	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -

TOTAAL

	Percentage staartkosten bouwkunde	Staatkosten bouwkunde	Totale staartkosten bouwkunde
9	STAARTPOSTEN DEEL 7	€ -	€ -
91	eenmalige kosten..... 6,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten..... 7,00 %	€ -	
93	algemene kosten..... 8,00 %	€ -	
94	winst en risico..... 5,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
7	DEEL 7			€ -

Invoerblad werken algemene aard

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbbrug
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 22 mei 2015
 Afgedrukt op : 22 mei 2015

	Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten waa	Nader te detaileren waa	Totale bouwkosten waa
8	WERKEN ALGEMENE AARD	€ 10.000,00	€ 1.000,00	€ 11.000,00
81	WERKZAAMHEDEN T.B.V. DE DIRECTIE.....	€ -	€ -	€ -
82	TER BESCHIKING STELLEN WERKNEMERS EN MATERIEEL.....	€ -	€ -	€ -
83	VERKEERSMAATREGELEN..... 10,00 % x	€ 10.000,00	€ 1.000,00	€ 11.000,00
84	OVERIGE WERKZAAMHEDEN VAN ALGEMENE AARD.....	€ -	€ -	€ -

	Percentage staartkosten waa	Staartkosten waa	Totale staartkosten waa
9	STAARTPOSTEN WERKEN ALGEMENE AARD		€ 2.860,00
91	eenmalige kosten..... 6,00 %	€ 660,00	
92	uitvoeringskosten..... 7,00 %	€ 770,00	
93	algemene kosten..... 8,00 %	€ 880,00	
94	winst en risico..... 5,00 %	€ 550,00	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
8	WERKEN ALGEMENE AARD			€ 10.000,00
83	VERKEERSMAATREGELEN			€ 10.000,00
831	Verkeersmaatregelen bij werk in uitvoering			€ 10.000,00
	Toepassen verkeersmaatregelen	10.000,00 € x	1,00 €	10.000,00

Invoerblad staartposten

Wegnummer : N201
 Project : Vervangen Fietstunnel Cruquiusbrug
 PNH nummer : <invullen>



Datum : 22 mei 2015
 Afgedrukt op : 22 mei 2015

9	STAARTPOSTEN	€	352.093,91
91	eenmalige kosten.....	€	43.632,67
92	uitvoeringskosten.....	€	106.001,71
93	algemene kosten.....	€	121.144,81
94	winst en risico.....	€	75.715,51
95	stelpost.....	€	-
96	bijdragen.....	€	5.599,21

Postnummer	Omschrijving	Hoeveelheid	Prijs	Totaal
9	STAARTPOSTEN			€ 352.093,91
91	EENMALIGE KOSTEN			€ 43.632,67
	Overige eenmalige kosten		€ 43.632,67	
92	UITVOERINGSKOSTEN	##### € x	1,00	€ 106.001,71
93	ALGEMENE KOSTEN	##### € x	1,00	€ 121.144,81
94	WINST EN RISICO	75.715,51 € x	1,00	€ 75.715,51
95	STELPOST			€ -
96	BIJDRAGEN			€ 5.599,21
	Bijdrage R.A.W. (0,15 %)	0,15 % x €	1.866.404,06 €	2.799,61
	Bijdrage Fonds Collectief Onderzoek GWW (0,15 %)	0,15 % x €	1.866.404,06 €	2.799,61

KOSTENRAMING VOLGENS STANDAARD SYSTEMETIEK KOSTENRAMINGEN (SSK)

Wegnummer : N201	Datum : 29 juli 2015
Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel	Afgedrukt op : 29 juli 2015
PNH nummer : <invullen>	Prijspeil : 1 januari 2015

KOSTENSOORTEN	Voorziene kosten				Onvoorziene kosten	Totaal
	Directe Kosten		Indirecte Kosten			
	Bekend	Nader te detailleren	Bekend	Nader te detailleren		
KOSTENCATEGORIEEN						
Bouwkosten	€ 39.955,00	€ 5.993,25	€ 10.539,78	€ 1.580,97	€ 14.517,25	€ 72.586,25
Vastgoedkosten	€ 20.000,00	€ 3.000,00		€ -	€ 5.750,00	€ 28.750,00
Engineeringkosten	€ 11.613,80	€ -	€ -	€ -	€ 2.903,45	€ 14.517,25
Overige bijkomende kosten	€ 7.217,76	€ 1.082,66	€ -	€ -	€ 2.075,11	€ 10.375,53
<hr/>						
Basisraming	€ 78.786,56	€ 10.075,91	€ 10.539,78	€ 1.580,97	€ 25.245,81	€ 126.229,03
Project Onvoorzien					€ 6.311,45	€ 6.311,45
<hr/>						
Investeringskosten (excl. BTW)	€ 78.786,56	€ 10.075,91	€ 10.539,78	€ 1.580,97	€ 31.557,26	€ 132.540,48
BTW						€ 27.833,50
<hr/>						
Investeringskosten						€ 160.373,98
<hr/>						
Bandbreedte <input type="text"/> - <input type="text"/> bij <input type="text"/> betrouwbaarheidsinterval						
Onzekerheidsreserve						€ -
Reserve extern onvoorzien						€ -
<hr/>						
TOTAAL AAN TE HOUDEN VOOR BUDGETDOELEINDEN						€ 160.373,98

STANDAARDKOSTENCALCULATIE PROVINCIE NOORD-HOLLAND



KOSTENINDICATIE

ORIENTATIE-/DEFINITIEFASE

Wegnummer : N201
Project : Voetgangerstunnel
Cruquiusbrug verlengen

PNH nummer : <invullen>
Datum : 29 juli 2015
Prijspeil : 1 januari 2015

Provincie Noord-Holland
Directie Beheer & Uitvoering



KOSTENINDICATIE



Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 29 juli 2015
 Prijspeil : 1 januari 2015

	Perce- tage	Bedrag	Totaal
1		WEGEN.....	€ 45.948,25
		wegen.....	€ 39.955,00
		nader te detaileren wegen	€ 5.993,25
2		KUNSTWERKEN.....	€ -
		kunstwerken.....	€ -
		nader te detaileren kunstwerken	€ -
3		VERKEERSREGELINSTALLATIES.....	€ -
		verkeersregelinstallaties.....	€ -
		nader te detaileren vn	€ -
4		OPENBARE VERLICHTING.....	€ -
		openbare verlichting.....	€ -
		nader te detaileren ov	€ -
5		TRAP.....	€ -
		trap.....	€ -
		nader te detaileren trap.....	€ -
6		€ -
		€ -
		€ -
7		€ -
		€ -
		€ -
8		WERKEN ALGEMENE AARD.....	€ -
		werken algemene aard.....	€ -
		nader te detaileren waa	€ -
		Subtotaal besteksposten	€ 45.948,25
9		STAARTPOSTEN.....	€ 12.120,75
91		eenmalige kosten.....	€ 2.756,90
92		uitvoeringskosten.....	€ 3.216,38
93		algemene kosten.....	€ 3.675,86
94		winst en risico.....	€ 2.297,41
95		stelpost.....	€ -
96		bijdrage RAW (0,15%) en FCO (0,15%)	0,30 % € 174,21
		Aannemingsom, exclusief omzetbelasting	€ 58.069,00
		bouwkosten-onvoorzien (kostenindicatie)	25,00 % € 14.517,25
		Bouwkosten, exclusief omzetbelasting	€ 72.586,25

KOSTENINDICATIE



Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 29 juli 2015
 Prijspeil : 1 januari 2015

	percen- tage	bedrag	geza- me- lijk bedrag
Bouwkosten, exclusief omzetbelasting			€ 72.586,25
Vastgoedkosten, exclusief omzetbelasting			€ 28.750,00
Vastgoedkosten, excl. onvoorzien		€ 23.000,00	
grondaankoop (minnelijke/onteigening)		€ 20.000,00	
opstalaankoop		€ -	
amoveren opstal		€ -	
nadeelcompensatie		€ -	
ontsnippering		€ -	
planschade		€ -	
.....		€ -	
.....		€ -	
Nader te detaileren vastgoedkosten	15,00 %	€ 3.000,00	
Vastgoedkosten-onvoorzien (kostenindicatie) .	25,00 %	€ 5.750,00	
Engineeringkosten, exclusief omzetbelasting			€ 14.517,25
Engineeringskosten, excl. onvoorzien		€ 11.613,80	
voorbereiding	8,00 %	€ 5.806,90	
administratie	4,00 %	€ 2.903,45	
toezicht	4,00 %	€ 2.903,45	
akoestisch onderzoek		€ -	
archeologisch onderzoek (verkennd)		€ -	
asbestonderzoek		€ -	
cultuurhistorisch onderzoek (verkennd)		€ -	
digitaal terrein model		€ -	
explosieven onderzoek (verkennd)		€ -	
grondmechanisch onderzoek		€ -	
habitatonderzoek		€ -	
inventarisatie bomen en struiken		€ -	
luchtkwaliteitonderzoek		€ -	
milieukundig onderzoek		€ -	
milieutechnisch effect rapportage (M.E.R.)		€ -	
natuurbeschermingsonderzoek		€ -	
risico Inventarisatie en evaluatie beweegbare bruggen		€ -	
verhardingsonderzoek (inventarisatie)		€ -	
verkeerskundig onderzoek (inventarisatie)		€ -	
.....		€ -	
.....		€ -	
Nader te detaileren engineeringkosten		€ -	
Engineeringkosten-onvoorzien (kostenindicati)	25,00 %	€ 2.903,45	
Subtotaal			€ 115.853,50

KOSTENINDICATIE



Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 29 juli 2015
 Prijspeil : 1 januari 2015

	percen- tage	bedrag	gezamenlijk bedrag
Transport		€	115.853,50
Overige kosten, exclusief omzetbelasting		€	10.375,53
Overige kosten, excl. onvoorzien		€ 8.300,42	
landschappelijke inpassing		€ 2.000,00	
CAR-verzekering	0,30 %	€ 217,76	
bestemmingsplanprocedure		€ 5.000,00	
bewegwijzering		€ -	
controle stroefheid/vlakheid		€ -	
domeinrechten		€ -	
fotograferen objecten		€ -	
geluidwerende maatregelen omgeving		€ -	
informatie/communicatie omgeving		€ -	
legeskosten vergunningen		€ -	
omleidingsroutes		€ -	
openbaar vervoer (bijv. omrij schade)		€ -	
opening		€ -	
ter beschikking stellen materialen		€ -	
verleggen kabels & leidingen		€ -	
.....		€ -	
.....		€ -	
.....		€ -	
.....		€ -	
Nader te detaileren overige kosten	15,00 %	€ 1.082,66	
Overige kosten-onvoorzien (kostenindicatie) ...	25,00 %	€ 2.075,11	
Projectkosten-onvoorzien	5,00 %		€ 126.229,03
TOTAAL VOLGENS S.S.K.			€ 6.311,45
Bouwwrente		€	-
Subtotaal		€	132.540,48
Afronding		€	459,52
Totale projectkosten (incl. afronding, excl. omzetbelasting)		€	133.000,00

Invoerblad wegen

Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum: 29 juli 2015
 Afgedrukt op: 29 juli 2015

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten wegen	Nader te detaileren wegen	Totale bouwkosten wegen
1	WEGEN		€ 39.955,00	€ 5.993,25	€ 45.948,25
11	OPRUIMINGSWERKEN EN ONDERHOUD	15,00 % x €	2.500,00 €	375,00 €	2.875,00
12	GRONDWERKEN	15,00 % x €	10.375,00 €	1.556,25 €	11.931,25
13	DRAINAGE, RIOLERINGEN, DUIKERS EN STUWEN	15,00 % x €	2.000,00 €	300,00 €	2.300,00
14	WEGVERHARDINGEN	15,00 % x €	18.580,00 €	2.787,00 €	21.367,00
15	MARKERING EN WEGBEBAKENING	15,00 % x €	1.250,00 €	187,50 €	1.437,50
16	BERMBEVEILIGING	15,00 % x €	- €	- €	-
17	OEVER-, TALUD- EN BODEMVOORZIENINGEN	15,00 % x €	- €	- €	-
18	BEPLANTINGEN	15,00 % x €	- €	- €	-
19	BIJKOMENDE WERKZAAMHEDEN	15,00 % x €	5.250,00 €	787,50 €	6.037,50

		Percentage staartkosten wegen	Staartkosten wegen	Totale staartkosten wegen
9	STAARTKOSTEN WEGEN			€ 11.946,55
91	eenmalige kosten	6,00 % €	2.756,90	
92	uitvoeringskosten	7,00 % €	3.216,38	
93	algemene kosten	8,00 % €	3.675,86	
94	winst en risico	5,00 % €	2.297,41	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
1	WEGEN			€ 39.955,00
11	OPRUIMINGSWERKEN EN ONDERHOUD			€ 2.500,00
111	<i>Verwijderen obstakels en schonen werkgebied</i>		€ 2.500,00	
	Verwijderen hek	150,00 st. x €	10,00 €	1.500,00
	Schonen terrein	1.000,00 € x	1,00 €	1.000,00
12	GRONDWERKEN			€ 10.375,00
121	<i>Opschonen watergang</i>		€ 900,00	
	Opschonen watergang (klasse 0/1 of 2)	200,00 m1 x €	4,50 €	900,00
122	<i>Grond ontgraven, vervoeren, leveren en verwerken</i>		€ 6.675,00	
	Grond ontgraven uit watergang	1.100,00 m3 x €	1,50 €	1.650,00
	Grond ontgraven uit cunet	300,00 m3 x €	2,00 €	600,00
	Grond ontgraven uit greppel	50,00 m3 x €	2,50 €	125,00
	Grond vervoeren	1.450,00 m3 x €	1,00 €	1.450,00
	Grond verwerken in bekleding	350,00 m3 x €	5,00 €	1.750,00
	Grond verwerken in watergang	1.100,00 m3 x €	1,00 €	1.100,00
123	<i>Zand ontgraven, vervoeren, leveren en verwerken</i>		€ 2.800,00	
	Zand ontgraven uit ophoging	300,00 m3 x €	2,50 €	750,00
	Zand vervoeren	300,00 m3 x €	1,00 €	300,00
	Zand leveren	100,00 m3 x €	13,50 €	1.350,00
	Zand verwerken en verdichten	400,00 m3 x €	1,00 €	400,00
13	DRAINAGE, RIOLERINGEN, DUIKERS EN STUWEN			€ 2.000,00
131	<i>Opruimingswerkzaamheden</i>		€ 500,00	
	Verwijderen betonbuis (600 mm)	10,00 m1 x €	50,00 €	500,00
135	<i>Aanbrengen duikers</i>		€ 1.500,00	
	Leveren/aanbrengen duiker van beton mof-spie buis (d=800 mm)	10,00 m1 x €	150,00 €	1.500,00
14	WEGVERHARDINGEN			€ 18.580,00
141	<i>Verrichten voorbereidende werkzaamheden</i>		€ 1.345,00	
	Afwerken zandbed	1.100,00 m2 x €	1,00 €	1.100,00
	Frezen verharding t.b.v. aansl. op bestaande fietspad (niet teerhouder)	14,00 m2 x €	6,00 €	84,00
	Zagen verharding (fietspad 0,15 m)	14,00 m1 x €	11,50 €	161,00
143	<i>Aanbrengen verhardingslagen van steenmengsel</i>		€ 4.200,00	
	Leveren/aanbrengen hydraulisch menggranulaat fietspad 0,20 m	700,00 m2 x €	6,00 €	4.200,00
144	<i>Aanbrengen bitumineus gebonden verhardingslagen</i>		€ 13.035,00	
	Leveren/aanbrengen AC 8 Surf 30 mm	45,00 ton x €	107,00 €	4.815,00
	Leveren/aanbrengen AC 22 Base 70mm	105,00 ton x €	76,00 €	7.980,00
	Aanbrengen kleeflaag	600,00 m2 x €	0,40 €	240,00
15	MARKERING EN WEGBEBAKENING			€ 1.250,00

151 Verwijderen markeringen			€ 500,00
Verwijderen markering van thermoplast	1,00 pm x €	500,00 €	500,00

152 Aanbrengen markeringen			€ 750,00
Aanbrengen belijning thermoplast	1,00 pm x €	750,00 €	750,00

19 **BIJKOMENDE WERKZAAMHEDEN**..... € **5.250,00**

191 Afrasteringen en hekwerken			€ 4.750,00
Leveren/aanbrengen afrasteringen	150,00 m1 x €	25,00 €	3 750,00
Leveren/aanbrengen hek	1,00 st x €	1 000,00 €	1 000,00

195 Overige bijbehorende werkzaamheden wegen			€ 500,00
Treffen maatregelen bereikbaarheid percelen	500,00 € x	1,00 €	500,00

Invoerblad kunstwerken

Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

		Percentage nader te detaileren		Directe bouwkosten kunstwerken		Nader te detaileren kunstwerken		Totale bouwkosten kunstwerken
2	KUNSTWERKEN.....		€	-	€	-	€	-
21	OPRUIMINGSWERKEN EN SLOPEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
22	GRONDWERKEN EN BOUWPUTTEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
23	DRAINAGE, RIOLERINGEN EN BEMALINGEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
24	FUNDERINGSTECHNIKEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
25	BETONWERKEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
26	STAALCONSTRUCTIES EN CONSERVERINGEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
27	BESCHOEIINGEN, DAMWANDEN, REMMINGWERKEN E.D.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
28	VERHARDINGEN EN TALUDBEKLEDINGEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
29	OVERIGE WERKZAAMHEDEN KUNSTWERKEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-

		Percentage staartkosten kunstwerken		Staartkosten kunstwerken		Totale staartkosten kunstwerken
9	STAARTPOSTEN KUNSTWERKEN.....		€	-	€	-
91	eenmalige kosten.....	2,50 %	€	-		
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€	-		
93	algemene kosten.....	8,00 %	€	-		
94	winst en risico.....	5,00 %	€	-		

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
2	KUNSTWERKEN.....		€	-

Invoerblad verkeersregelinstallaties

Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 29 juli 2015

	Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten vri	Nader te detaileren vri	Totale bouwkosten vri
3	VERKEERSREGELINSTALLATIES	€ -	€ -	€ -
31	SLEUFBEDEKKING	€ -	€ -	€ -
32	GRAAFWERKZAAMHEDEN	€ -	€ -	€ -
33	KABELWERKZAAMHEDEN	€ -	€ -	€ -
34	DETECTIE	€ -	€ -	€ -
35	WEGMEUBILAIR	€ -	€ -	€ -
36	VERKEERSREGELTOESTELLEN	€ -	€ -	€ -
37	KABELKOKERS EN MANTELBUIZEN	€ -	€ -	€ -
38	AARDING	€ -	€ -	€ -
39	BIJKOMENDE WERKZAAMHEDEN	€ -	€ -	€ -

	Percentage staartkosten vri	Staatkosten vri	Totale staartkosten vri
9	STAARTPOSTEN VERKEERSREGELINSTALLATIES	€ -	€ -
91	eenmalige kosten	5,00 % € -	
92	uitvoeringskosten	6,00 % € -	
93	algemene kosten	7,00 % € -	
94	winst en risico	8,00 % € -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
3	VERKEERSREGELINSTALLATIES		€ -	-

Invoerblad openbare verlichting

Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten ov	Nader te detaileren ov	Totale bouwkosten ov
4	OPENBARE VERLICHTING.....	€	-	€	-
41	SLEUFBEDEKKING.....	€	-	€	-
42	GRAAFWERKZAAMHEDEN.....	€	-	€	-
43	KABELWERKZAAMHEDEN.....	€	-	€	-
44	MONTAGWERKZAAMHEDEN.....	€	-	€	-
45	VERLICHTING DEEL 1.....	€	-	€	-
46	VERLICHTING DEEL 2.....	€	-	€	-
47	DIVERSEN.....	€	-	€	-

		Percentage staartkosten ov	Staatkosten ov	Totale staartkosten ov
9	STAARTPOSTEN OPENBARE VERLICHTING.....		€	-
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€	-
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€	-
93	algemene kosten.....	8,00 %	€	-
94	winst en risico.....	5,00 %	€	-

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
4	OPENBARE VERLICHTING.....			€ -

Invoerblad trap

Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten trap	Nader te detaileren trap	Totale bouwkosten trap
5	TRAP		€ -	€ -	€ -
51	INVULLEN.....	25,00 % x	€ -	€ -	€ -
52	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
53	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
54	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
55	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
56	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
57	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
58	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
59	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -

		Percentage staartkosten gwvz	Staartkosten gwvz	Totale staartkosten gwvz
9	STAARTPOSTEN TRAP			€ -
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€ -	
93	algemene kosten.....	8,00 %	€ -	
94	winst en risico.....	5,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
5	TRAP			€ -

DEEL 6

Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum.....: 29 juli 2015
 Afgedrukt op.....: 29 juli 2015

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten deel 6	Nader te detaileren deel 6	Totale bouwkosten deel 6
6	DEEL 6	€	-	€	-
61	INVULLEN.....	€	-	€	-
62	INVULLEN.....	€	-	€	-
63	INVULLEN.....	€	-	€	-
64	INVULLEN.....	€	-	€	-
65	INVULLEN.....	€	-	€	-
66	INVULLEN.....	€	-	€	-
67	INVULLEN.....	€	-	€	-
68	INVULLEN.....	€	-	€	-
69	INVULLEN.....	€	-	€	-

		Percentage staartkosten k&i	Staatkosten k&i	Totale staartkosten k&i
9	STAARTPOSTEN DEEL 6		€	-
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€ -	
93	algemene kosten.....	8,00 %	€ -	
94	winst en risico.....	5,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
6	DEEL 6			€ -

DEEL 7

Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 29 juli 2015

	Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten deel 7	Nader te detaileren deel 7	Totale bouwkosten deel 7
7	DEEL 7	€ -	€ -	€ -
71	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
72	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
73	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
74	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
75	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
76	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
77	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
78	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -
79	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -

TOTAAL

	Percentage staartkosten bouwkunde	Staatkosten bouwkunde	Totale staartkosten bouwkunde
9	STAARTPOSTEN DEEL 7		€ -
91	eenmalige kosten..... 6,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten..... 7,00 %	€ -	
93	algemene kosten..... 8,00 %	€ -	
94	winst en risico..... 5,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
7	DEEL 7			€ -

Invoerblad werken algemene aard

Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 29 juli 2015

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten waa	Nader te detaileren waa	Totale bouwkosten waa
8	WERKEN ALGEMENE AARD.....		€ -	€ -	€ -
81	WERKZAAMHEDEN T.B.V. DE DIRECTIE.....		€ -	€ -	€ -
82	TER BESCHIKKING STELLEN WERKNEMERS EN MATERIEEL.....		€ -	€ -	€ -
83	VERKEERSMAATREGELEN.....	10,00 % x	€ -	€ -	€ -
84	OVERIGE WERKZAAMHEDEN VAN ALGEMENE AARD.....		€ -	€ -	€ -

		Percentage staartkosten waa	Staartkosten waa	Totale staartkosten waa
9	STAARTPOSTEN WERKEN ALGEMENE AARD.....			€ -
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€ -	
93	algemene kosten.....	8,00 %	€ -	
94	winst en risico.....	5,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
8	WERKEN ALGEMENE AARD.....			€ -

Invoerblad staartposten

Wegnummer : N201
 Project : Voetgangerstunnel Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum 29 juli 2015
 Afgedrukt op 29 juli 2015

9	STAARTPOSTEN.....	€	12.120,75
91	eenmalige kosten.....	€	2.756,90
92	uitvoeringskosten.....	€	3.216,38
93	algemene kosten.....	€	3.675,86
94	winst en risico.....	€	2.297,41
95	stelpost.....	€	-
96	bijdragen.....	€	174,21

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
9	STAARTPOSTEN.....			€ 12.120,75
91	EENMALIGE KOSTEN.....			€ 2.756,90
	Overige eenmalige kosten		€ 2.756,90	
92	UITVOERINGSKOSTEN.....	3.216,38	€ x 1,00	€ 3.216,38
93	ALGEMENE KOSTEN.....	3.675,86	€ x 1,00	€ 3.675,86
94	WINST EN RISICO.....	2.297,41	€ x 1,00	€ 2.297,41
95	STELPOST.....			€ -
96	BIJDRAGEN.....			€ 174,21
	Bijdrage R.A.W. (0,15 %)	0,15 % x	€ 58.069,00	€ 87,10
	Bijdrage Fonds Collectief Onderzoek GWW (0,15 %)	0,15 % x	€ 58.069,00	€ 87,10

Bijlage 2

Tekening schetsontwerp nieuwe fietstunnel

Notitie

Referentienummer

Datum
21 september 2015

Kenmerk
343289

Betreft

Notitie SSK-raming voetgangerstunnel N201 Cruquiusbrug

Aanleiding

De kostenramingen zijn vervaardigd in het standaard SSK-formaat van de provincie Noord-Holland. Het uitwerkingsniveau is 'kostenindicatie'. Op enkele onderdelen is het voor de lezer niet geheel helder waar bepaalde werkzaamheden, posten of onderbouwingen terug te vinden zijn. Deze notitie geeft een toelichting op de 05 augustus 2015 gestelde schriftelijke vragen van de gemeente Heemstede.

In het definitief rapport 'Ombouw voetgangerstunnel N201' met ref.nr. GM-0166266, revisie 2.0 en datum 30 juli 2015 zijn twee kostenramingen opgenomen.

- De eerste kostenraming betreft het 'volledig vervangen' van de huidige voetgangerstunnel door een volwaardige fiets- en voetgangerstunnel inclusief de bijbehorende toe- en afritten.
- De tweede kostenraming betreft het 'verlengen' van de huidige voetgangerstunnel inclusief de bijbehorende toe- en afritten. Deze 2^e kostenraming heeft de naam 'verlengen', maar alle kosten met betrekking tot het verlengen van de bestaande voetgangerstunnel zijn niet opgenomen in deze kostenraming. De kosten voor de verlenging van de tunnel (van 8,70 meter) zijn apart in het totale kostenoverzicht (zie pagina 24 van het rapport) opgenomen.

Het uitgangspunt voor beide ramingen is om de infrastructuur bij de uitgangen van de voetgangerstunnel onder de N201 om te bouwen tot een volwaardige fietsverbinding welke voldoet aan de daarvoor geldende normen. Dit houdt in, los van eventuele aanpassingen van de tunnel, dat de hellingbanen moeten worden aangepast in ligging en hoogte. Het eventueel vergraven van de situatie aan de oostzijde bij de in/uitgang van de voetgangerstunnel onder de N201 is afhankelijk van de uitwerking van de werkzaamheden voor het verbreden van de Cruquiusbrug.

Algemeen

De oorspronkelijke opzet voor de beide kostenramingen was om per mogelijke oplossing één raming te maken waarin alle werkzaamheden, zowel verkeerstechnisch als constructief, voor de betreffende oplossing verwerkt waren. Gedurende het uitwerkingsproces is verzocht om in het financiële overzicht de onderdelen hellingbanen, taludtrappen, 'overige' en 'verlenging tunnel met 8,70 meter' apart op te nemen.

Met betrekking tot het toekennen van bedragen en werkzaamheden aan de hierboven genoemde onderdelen wordt de volgende kanttekening gemaakt. De raming is gemaakt voor het gehele oplossing en ten behoeve van de gesplitste bedragen zijn keuzes gemaakt. Bijvoorbeeld: De kosten voor de bestemmingsplanprocedure zijn toegedeeld aan het onderdeel 'raming andere onderdelen (overige)' terwijl mogelijkterwijs (een deel van) de kosten (ook) voor het onderdeel 'raming hellingbanen' opgenomen moeten worden.

Toelichting schriftelijke vragen (e-mail 05-08-2015)

Vraag 1a: Waar is de € 51.170 in de kostenindicatie terug te vinden?

Antwoord: Het bedrag van € 51.170,- is in de kostenindicatie niet als separaat bedrag opgenomen. De posten/bedragen waaruit dit bedrag is opgebouwd zijn integraal op-

genomen in de kostenraming. Als bijlage bij deze notitie is een onderbouwing van het bedrag van € 51.170,- opgenomen. Het in de bijlage opgenomen bedrag van € 53.480,41 sluit niet 1-op-1 op het bedrag van € 51.170,- omdat voor het bedrag van € 51.170,- gewerkt is met tussentijds afgeronde getallen (in het invoerblad), waardoor met name de hierover aan te brengen percentages het verschil maken.

Vraag 1b: En wat zit er dan precies bij in?

Antwoord: In het bedrag van €51.170,- zijn alleen de kosten voor alleen de hellingbanen opgenomen. Dit zijn:

- Grondwerk hellingbanen (ontgraven, vervoeren, leveren en verwerken);
- Verhardingsconstructie (zandbed, fundering en asfalt);
- Aanbrengen markering.

Vraag 2a: Wat moet ik verstaan onder "Raming andere onderdelen"?

Antwoord: In de 'raming andere onderdelen' zijn de zaken opgenomen welke niet rechtreeks bij de hellingbanen horen. Zie ook het antwoord bij vraag 2b.

Vraag 2b: Wat zit daar precies bij in?

Antwoord: In de 'raming andere onderdelen' is opgenomen:

- Grondwerk watergangen (ontgraven, vervoeren, verwerken);
- Hekwerken (verwijderen en aanbrengen);
- Duiker met dam (verwijderen en aanbrengen);
- Grondaankoop;
- Landschappelijke inpassing;
- Bestemmingsplanprocedure.

Vraag 3: Hoe is de 25% bij onder Project Onvoorzien berekend? Het bedrag wat ervoor staat is geen 25% van de basisraming, maar waarvan dan wel?

Antwoord: In het totaaloverzicht in de SSK-raming zijn kolommen en rijen opgenomen met de totaalkosten zoals deze in de achterliggende raming onderbouwd zijn. In de kolom 'onvoorzien kosten' worden deze onvoorzien kosten opgeteld en het bedrag vormt de 'Basisraming deel onvoorzien kosten' zijnde € 25.245,81. Van deze 'basisraming deel onvoorzien kosten' wordt 25% 'Project onvoorzien' berekend zijnde € 6.311,45. Dit bedrag is overgenomen in het rapport in het kostenoverzicht op bladzijde 24. Om verwarring te voorkomen kan in de omschrijving in het kostenoverzicht in het rapport hierdoor beter de tekst 'Project Onvoorzien (25%)' vervangen worden door 'Project Onvoorzien'.

Vraag 4: Wordt bij het verlengen van de voetgangerstunnel de taludtrap nu niet meer gedaan of zitten hier geen meerkosten aan vast? Dat zou dan kunnen omdat de brug sowieso verbreed wordt en dat er met de hellingbanen geen extra kosten aan de taludtrap zitten omdat die sowieso verplaatst moet worden?

Antwoord: Als gevolg van de kostenraming 'verlengen' van de voetgangerstunnel wordt de trap niet verplaatst (zie paragraaf 3.2.5 van het rapport) waardoor hiervoor geen kosten hoeven te worden gemaakt. In het rapport d.d. 30 juli 2015 is als uitgangspunt gehanteerd dat de verlenging niet groter (langer) wordt dan de vanuit het rapport uit 2013 overgenomen verlenging van 8,70 meter en dat derhalve de taludtrap gehandhaafd kan blijven.

Vraag 5: En in invoerblad vind ik diverse ook niet duidelijk waar het vandaan komt. Het liefst zou ik per punt waar kosten genoemd staan een toelichting wat het is. Bij-

- Antwoord: voorbeeld onder het deel "Raming andere onderdelen" staat onder 1. Wegen een bedrag van 45.948,25. Wat zit hier nu bij in?
- De bladen 2, 3 en 4 zijn verzamelbladen (zie tekst rechts onderaan op de pagina). Dit houdt in dat de hier genoemde bedragen automatisch getransporteerd worden vanuit de achterliggende bladen. Het bedrag van € 45.948,25 zoals genoemd onder '1 Wegen' komt uit de 2 getallen eronder (wegen € 39.955,00 en nader te detaileren wegen € 5.993,25) en deze beide opgeteld zijn € 45.948,25. Het bedrag € 39.955,00 is het totaal 'directe bouwkosten wegen' zoals dit op het invoerblad Wegen staat (midden bovenaan pagina 5). Het bedrag € 5.993,25 is 15% van het bedrag € 39.955,00 en wordt 'automatisch' berekend (midden bovenaan pagina 5 rechts naast de kolom 'directe bouwkosten wegen'). Op het invoerblad staat welke onderdelen gerekend zijn
- Vraag 6: Bij vastgoedkosten; komen deze kosten nu door het aanleggen van de hellingbaan of omdat de tunnel verbreed (lees verlengd) moeten worden?
- Antwoord: De lengte van de nieuwe tunnel bepaald de ligging van de hellingbanen en daarmee de eventuele vastgoedkosten.
- Ter onderbouwing hiervan: In het rapport is opgenomen 'Voor het verkeerskundig ontwerp van de hellingbanen bij het verlengen van het bestaande voetgangers-tunneltje gaan wij in deze fase uit van hetzelfde verkeerskundig ontwerp als bij het aanbrengen van een nieuwe fietstunnel.' (zie paragraaf 3.3 van het rapport). De lengte van de nieuwe tunnel is langer dan de (verlengde) huidige voetgangerstunnel (zie ook het antwoord bij vraag 7).
- De onderzoeksvraag was om te onderzoeken wat nodig om voor de huidige hellingbanen een situatie te creëren die voldoet aan de richtlijnen voor veilige fietsverbindingen. Om deze reden is voor beide mogelijke oplossingen hetzelfde ontwerp voor de hellingbanen gehanteerd. Vooral aan de westzijde resulteert dit in een hellingbaan welke verder van de ingang van de tunnel afligt dan in de huidige situatie het geval is. In een nadere uitwerking, geldt voor beide mogelijke oplossingen, kan een optimalisatie worden nagestreefd.
- Vraag 7: En ook post 13 met het aanbrengen van een duiker en het verwijderen van een betonbuis wat is hiervan de relatie tot de hellingbanen?
- Antwoord: In aanvulling op het antwoord bij vraag 6. Doordat in het ontwerp de hellingbanen ter plaatse van de nieuwe tunnel, vooral aan de westzijde, verder van de N201 komen te liggen, moet de watergang worden vergraven en moet de aanwezige dam met duiker (toegang tot het agrarisch perceel) worden aangepast. Daarmee moet de aanwezige duiker worden opgenomen en moet de duiker op een nieuwe locatie opnieuw worden aangebracht om de waterhuishouding en de toegang tot het perceel in tact te houden.

KOSTENRAMING VOLGENS STANDAARD SYSTEMETIEK KOSTENRAMINGEN (SSK)

Wegnummer : N201	Datum : 29 juli 2015
Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel	Afgedrukt op : 21 september 2015
PNH nummer : <invullen>	Prijspeil : 1 januari 2015

KOSTENSOORTEN	Voorziene kosten				Onvoorzien kosten	Totaal
	Directe Kosten		Indirecte Kosten			
	Bekend	Nader te detailleren	Bekend	Nader te detailleren		
KostenCATEGORIEEN						
Bouwkosten	€ 23 280,00	€ 3.492,00	€ 6.141,06	€ 921,16	€ 8 458,56	€ 42 292,78
Vastgoedkosten	€ -	€ -		€ -	€ -	€ -
Engineeringkosten	€ 6.766,84	€ -	€ -	€ -	€ 1 691,71	€ 8.458,56
Overige bijkomende kosten	€ 126,88	€ 19,03	€ -	€ -	€ 36,48	€ 182,39
<hr/>						
Basisraming	€ 30 173,72	€ 3.511,03	€ 6.141,06	€ 921,16	€ 10.186,74	€ 50 933,72
Project Onvoorzien					€ 2.546,69	€ 2 546,69
<hr/>						
Investeringskosten (excl BTW)	€ 30.173,72	€ 3.511,03	€ 6.141,06	€ 921,16	€ 12.733,43	€ 53 480,41
BTW						€ 11 230,89
<hr/>						
Investeringskosten						€ 64.711,29
<hr/>						
Bandbreedte <input type="text"/> - <input type="text"/> bij <input type="text"/> betrouwbaarheidsinterval						
Onzekerheidsreserve						€ -
Reserve extern onvoorzien						€ -
<hr/>						
TOTAAL AAN TE HOUDEN VOOR BUDGETDOELEINDEN						€ 64 711,29

STANDAARDKOSTENCALCULATIE PROVINCIE NOORD-HOLLAND



Bepaling van het budget t.b.v. financiering

Raming van het project binnen de gegeven projectscope

KOSTENINDICATIE

ORIENTATIE-/DEFINITIEFASE

Wegnummer : N201
Project : Hellingbaan Cruquiusbrug
verlengen tunnel

PNH nummer : <invullen>
Datum : 29 juli 2015
Prijspeil : 1 januari 2015

Provincie Noord-Holland
Directie Beheer & Uitvoering



KOSTENINDICATIE

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 21 september 2015
 Prijspeil : 1 januari 2015

	Percentage	Bedrag	Totaal
1 WEGEN		€	26.772,00
wegen		€ 23.280,00	
nader te detaileren wegen		€ 3.492,00	
2 KUNSTWERKEN		€	-
kunstwerken		€ -	
nader te detaileren kunstwerken		€ -	
3 VERKEERSREGELINSTALLATIES		€	-
verkeersregelinstallaties		€ -	
nader te detaileren vri		€ -	
4 OPENBARE VERLICHTING		€	-
openbare verlichting		€ -	
nader te detaileren ov		€ -	
5 TRAP		€	-
trap		€ -	
nader te detaileren trap		€ -	
6		€	-
		€ -	
		€ -	
7		€	-
		€ -	
		€ -	
8 WERKEN ALGEMENE AARD		€	-
werken algemene aard		€ -	
nader te detaileren waa		€ -	
Subtotaal besteksposten		€	26.772,00
9 STAARTPOSTEN		€	7.062,22
91 eenmalige kosten		€ 1.606,32	
92 uitvoeringskosten		€ 1.874,04	
93 algemene kosten		€ 2.141,76	
94 winst en risico		€ 1.338,60	
95 stelpost		€ -	
96 bijdrage RAW (0,15%) en FCO (0,15 %)	0,30 %	€ 101,50	
Aannemingsom, exclusief omzetbelasting		€	33.834,22
bouwkosten-onvoorzien (kostenindicatie)	25,00 %	€	<u>8.458,56</u>
Bouwkosten, exclusief omzetbelasting		€	42.292,78

KOSTENINDICATIE

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 21 september 2015
 Prijspeil : 1 januari 2015

	percen- tage	bedrag	gezamenlijk bedrag
Bouwkosten, exclusief omzetbelasting		€	42.292,78
Vastgoedkosten, exclusief omzetbelasting		€	-
Vastgoedkosten, excl. onvoorzien		€	-
grondaankoop (minnelijke/onteigening)		€	-
opstalaankoop		€	-
amoveren opstal		€	-
nadeelcompensatie		€	-
ontsnippering		€	-
planschade		€	-
.....		€	-
.....		€	-
Nader te detaileren vastgoedkosten	15,00 %	€	-
Vastgoedkosten-onvoorzien (kostenindicatie) ..	25,00 %	€	-
Engineeringkosten, exclusief omzetbelasting		€	8.458,56
Engineeringkosten, excl. onvoorzien		€	6.766,84
voorbereiding	8,00 %	€	3.383,42
administratie	4,00 %	€	1.691,71
toezicht	4,00 %	€	1.691,71
akoestisch onderzoek		€	-
archeologisch onderzoek (verkennend)		€	-
asbestonderzoek		€	-
cultuurhistorisch onderzoek (verkennend)		€	-
digitaal terrein model		€	-
explosieven onderzoek (verkennend)		€	-
grondmechanisch onderzoek		€	-
habitatonderzoek		€	-
inventarisatie bomen en struiken		€	-
luchtkwaliteitonderzoek		€	-
milieukundig onderzoek		€	-
milieutechnisch effect rapportage (M.E.R.)		€	-
natuurbeschermingsonderzoek		€	-
risico inventarisatie en evaluatie beweegbare bruggen		€	-
verhardingsonderzoek (inventarisatie)		€	-
verkeerskundig onderzoek (inventarisatie)		€	-
.....		€	-
.....		€	-
Nader te detaileren engineeringkosten		€	-
Engineeringkosten-onvoorzien (kostenindicati	25,00 %	€	1.691,71
Subtotaal		€	50.751,33

KOSTENINDICATIE

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 21 september 2015
 Prijspeil : 1 januari 2015

	percen- tage	bedrag	geza- me- lijk bedrag
Transport		€	50.751,33
Overige kosten, exclusief omzetbelasting		€	182,39
Overige kosten, excl. onvoorzien		€ 145,91	
landschappelijke inpassing		€ -	
CAR-verzekering	0,30 %	€ 126,88	
bestemmingsplanprocedure		€ -	
bewegwijzering		€ -	
controle stroefheid/vlakheid		€ -	
domeinrechten		€ -	
fotograferen objecten		€ -	
geluidwerende maatregelen omgeving		€ -	
informatie/communicatie omgeving		€ -	
legeskosten vergunningen		€ -	
omleidingsroutes		€ -	
openbaar vervoer (bijv. omrij schade)		€ -	
opening		€ -	
ter beschikking stellen materialen		€ -	
verleggen kabels & leidingen		€ -	
.....		€ -	
.....		€ -	
.....		€ -	
.....		€ -	
Nader te detaileren overige kosten	15,00 %	€ 19,03	
Overige kosten-onvoorzien (kostenindicatie) ...	25,00 %	€ 36,48	
		€	50.933,72
Projectkosten-onvoorzien	5,00 %	€	2.546,69
TOTAAL VOLGENS S.S.K.		€	53.480,41
Bouwrente		€	-
Subtotaal		€	53.480,41
Afronding		€	19,59
Totale projectkosten (incl. afronding, excl. omzetbelasting)		€	53.500,00

Invoerblad wegen

Wegnummer N201
Project Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
PNH nummer <invullen>

Datum
Afgedrukt op

Postnummer	Omschrijving	Hoeveelheid	Prijs	Totaal
1	WEGEN			€ 23.280,00
11	OPRUIMINGSWERKEN EN ONDERHOUD			€ -
111	Verwijderen obstakels en schonen werkgebied			€ -
	Verwijderen hek	0,00 st x €	10,00 €	-
	Schoneren terrein	0,00 € x	1,00 €	-
12	GRONDWERKEN			€ 3.850,00
121	Opschonen watergang			€ -
	Opschonen watergang (klasse 0/1 of 2)	0,00 m1 x €	4,50 €	-
122	Grond ontgraven, vervoeren, leveren en verwerken			€ 2.400,00
	Grond ontgraven uit watergang	m3 x €	1,50 €	-
	Grond ontgraven uit cunet	300,00 m3 x €	2,00 €	600,00
	Grond ontgraven uit greppel	m3 x €	2,50 €	-
	Grond vervoeren	300,00 m3 x €	1,00 €	300,00
	Grond verwerken in bekleding	300,00 m3 x €	5,00 €	1 500,00
	Grond verwerken in watergang	m3 x €	1,00 €	-
123	Zand ontgraven, vervoeren, leveren en verwerken			€ 1.450,00
	Zand ontgraven uit ophoging	0,00 m3 x €	2,50 €	-
	Zand vervoeren	0,00 m3 x €	1,00 €	-
	Zand leveren	100,00 m3 x €	13,50 €	1 350,00
	Zand verwerken en verdichten	100,00 m3 x €	1,00 €	100,00
13	DRAINAGE, RIOLERINGEN, DUIKERS EN STUWEN			€ -
131	Opruimingswerkzaamheden			€ -
	Verwijderen betonbuis (600 mm)	0,00 m1 x €	50,00 €	-
135	Aanbrengen duikers			€ -
	Leveren/aanbrengen duiker van beton mof-spie buis (d=800 mm)	0,00 m1 x €	150,00 €	-
14	WEGVERHARDINGEN			€ 18.180,00
141	Verrichten voorbereidende werkzaamheden			€ 945,00
	Afwerken zandbed	700,00 m2 x €	1,00 €	700,00
	Frezen verharding t b v aansl op bestaande fietspad (niet teerhouder)	14,00 m2 x €	6,00 €	84,00
	Zagen verharding (fietspad 0,15 m)	14,00 m1 x €	11,50 €	161,00
143	Aanbrengen verhardingslagen van steenmengsel			€ 4.200,00
	Leveren/aanbrengen hydraulisch menggranulaat fietspad 0,20 m	700,00 m2 x €	6,00 €	4 200,00
144	Aanbrengen bitumineus gebonden verhardingslagen			€ 13.035,00
	Leveren/aanbrengen AC 8 Surf 30 mm	45,00 ton x €	107,00 €	4 815,00
	Leveren/aanbrengen AC 22 Base 70mm	105,00 ton x €	76,00 €	7 980,00
	Aanbrengen kleeflaag	600,00 m2 x €	0,40 €	240,00
15	MARKERING EN WEGBEBAKENING			€ 1.250,00
151	Verwijderen markeringen			€ 500,00
	Verwijderen markering van thermoplast	1,00 pm x €	500,00 €	500,00
152	Aanbrengen markeringen			€ 750,00
	Aanbrengen belijning thermoplast	1,00 pm x €	750,00 €	750,00
19	BIJKOMENDE WERKZAAMHEDEN			€ -
191	Afrasteringen en hekwerken			€ -
	Leveren/aanbrengen afrastennngen	m1 x €	25,00 €	-
	Leveren/aanbrengen hek	st x €	1 000,00 €	-
195	Overige bijbehorende werkzaamheden wegen			€ -
	Treffen maatregelen bereikbaarheid percelen	€ x	1,00 €	-

Invoerblad kunstwerken

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

		Percentage nader te detaileren		Directe bouwkosten kunstwerken		Nader te detaileren kunstwerken		Totale bouwkosten kunstwerken
2	KUNSTWERKEN		€	-	€	-	€	-
21	OPRUIMINGSWERKEN EN SLOPEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
22	GRONDWERKEN EN BOUWPUTTEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
23	DRAINAGE, RIOLERINGEN EN BEMALINGEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
24	FUNDERINGSTECHNIEKEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
25	BETONWERKEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
26	STAALCONSTRUCTIES EN CONSERVERINGEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
27	BESCHOEIINGEN, DAMWANDEN, REMMINGWERKEN E.D.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
28	VERHARDINGEN EN TALUDBEKLEDINGEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-
29	OVERIGE WERKZAAMHEDEN KUNSTWERKEN.....	25,00 %	x €	-	€	-	€	-

		Percentage staartkosten kunstwerken		Staartkosten kunstwerken		Totale staartkosten kunstwerken
9	STAARTPOSTEN KUNSTWERKEN		€	-	€	-
91	eenmalige kosten.....	2,50 %	€	-		
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€	-		
93	algemene kosten.....	8,00 %	€	-		
94	winst en risico.....	5,00 %	€	-		

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
2	KUNSTWERKEN		€	-

Invoerblad verkeersregelinstallaties

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 21 september 2015

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten vri	Nader te detaileren vri	Totale bouwkosten vri
3	VERKEERSREGELINSTALLATIES		€ -	€ -	€ -
31	SLEUFBEDEKKING		€ -	€ -	€ -
32	GRAAFWERKZAAMHEDEN		€ -	€ -	€ -
33	KABELWERKZAAMHEDEN		€ -	€ -	€ -
34	DETECTIE		€ -	€ -	€ -
35	WEGMEUBILAIR		€ -	€ -	€ -
36	VERKEERSREGELTOESTELLEN		€ -	€ -	€ -
37	KABELKOKERS EN MANTELBUIZEN		€ -	€ -	€ -
38	AARDING		€ -	€ -	€ -
39	BIJKOMENDE WERKZAAMHEDEN		€ -	€ -	€ -

		Percentage staartkosten vri	Staartkosten vri	Totale staartkosten vri
9	STAARTPOSTEN VERKEERSREGELINSTALLATIES			€ -
91	eenmalige kosten	5,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten	6,00 %	€ -	
93	algemene kosten	7,00 %	€ -	
94	winst en risico	8,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
3	VERKEERSREGELINSTALLATIES		€	-

Invoerblad openbare verlichting

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>



Provincie Noord-Holland

Datum: 29 juli 2015
 Afgedrukt op: 21 september 2015

	Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten ov	Nader te detaileren ov	Totale bouwkosten ov
4	OPENBARE VERLICHTING.....	€ -	€ -	€ -
41	SLEUFBEDEKKING.....	€ -	€ -	€ -
42	GRAAFWERKZAAMHEDEN.....	€ -	€ -	€ -
43	KABELWERKZAAMHEDEN.....	€ -	€ -	€ -
44	MONTAGWERKZAAMHEDEN.....	€ -	€ -	€ -
45	VERLICHTING DEEL 1.....	€ -	€ -	€ -
46	VERLICHTING DEEL 2.....	€ -	€ -	€ -
47	DIVERSEN.....	€ -	€ -	€ -

	Percentage staartkosten ov	Staatkosten ov	Totale staartkosten ov
9	STAARTPOSTEN OPENBARE VERLICHTING.....	€ -	€ -
91	eenmalige kosten.....	6,00 % € -	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 % € -	
93	algemene kosten.....	8,00 % € -	
94	winst en risico.....	5,00 % € -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveelheid	Prijs	Totaal
4	OPENBARE VERLICHTING.....			€ -

Invoerblad trap

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten trap	Nader te detaileren trap	Totale bouwkosten trap
5	TRAP.....		€ -	€ -	€ -
51	INVULLEN.....	25,00 % x	€ -	€ -	€ -
52	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
53	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
54	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
55	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
56	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
57	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
58	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -
59	INVULLEN.....		€ -	€ -	€ -

		Percentage staartkosten gwvz	Staartkosten gwvz	Totale staartkosten gwvz
9	STAARTPOSTEN TRAP.....			€ -
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€ -	
93	algemene kosten.....	8,00 %	€ -	
94	winst en risico.....	5,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveelheid	Prijs	Totaal
5	TRAP.....			€ -

DEEL 6

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten deel 6	Nader te detaileren deel 6	Totale bouwkosten deel 6
6	DEEL 6	€ -	€ -	€ -	€ -
61	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -	€ -
62	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -	€ -
63	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -	€ -
64	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -	€ -
65	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -	€ -
66	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -	€ -
67	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -	€ -
68	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -	€ -
69	INVULLEN.....	€ -	€ -	€ -	€ -

		Percentage staartkosten k&i	Staatkosten k&i	Totale staartkosten k&i
9	STAARTPOSTEN DEEL 6			€ -
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€ -	
93	algemene kosten.....	8,00 %	€ -	
94	winst en risico.....	5,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveelheid	Prijs	Totaal
6	DEEL 6			€ -

DEEL 7

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>



Provincie
 Noord-Holland

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 21 september 2015

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten deel 7	Nader te detaileren deel 7	Totale bouwkosten deel 7
7	DEEL 7.....	€	-	€	-
71	INVULLEN.....	€	-	€	-
72	INVULLEN.....	€	-	€	-
73	INVULLEN.....	€	-	€	-
74	INVULLEN.....	€	-	€	-
75	INVULLEN.....	€	-	€	-
76	INVULLEN.....	€	-	€	-
77	INVULLEN.....	€	-	€	-
78	INVULLEN.....	€	-	€	-
79	INVULLEN.....	€	-	€	-

TOTAAL

		Percentage staartkosten bouwkunde	Staartkosten bouwkunde	Totale staartkosten bouwkunde
9	STAARTPOSTEN DEEL 7.....			€
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€	-
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€	-
93	algemene kosten.....	8,00 %	€	-
94	winst en risico.....	5,00 %	€	-

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
7	DEEL 7.....			€

Invoerblad werken algemene aard

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

Datum : 29 juli 2015
 Afgedrukt op : 21 september 2015

		Percentage nader te detaileren	Directe bouwkosten waa	Nader te detaileren waa	Totale bouwkosten waa
8	WERKEN ALGEMENE AARD.....		€ -	€ -	€ -
81	WERKZAAMHEDEN T.B.V. DE DIRECTIE.....		€ -	€ -	€ -
82	TER BESCHIKKING STELLEN WERKNEMERS EN MATERIEEL.....		€ -	€ -	€ -
83	VERKEERSMAATREGELEN.....	10,00 % x	€ -	€ -	€ -
84	OVERIGE WERKZAAMHEDEN VAN ALGEMENE AARD.....		€ -	€ -	€ -

		Percentage staartkosten waa	Staartkosten waa	Totale staartkosten waa
9	STAARTPOSTEN WERKEN ALGEMENE AARD.....			€ -
91	eenmalige kosten.....	6,00 %	€ -	
92	uitvoeringskosten.....	7,00 %	€ -	
93	algemene kosten.....	8,00 %	€ -	
94	winst en risico.....	5,00 %	€ -	

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
8	WERKEN ALGEMENE AARD.....			€ -

Invoerblad staartposten

Wegnummer : N201
 Project : Hellingbaan Cruquiusbrug verlengen tunnel
 PNH nummer : <invullen>

9	STAARTPOSTEN	€	7.062,22
91	eenmalige kosten.....	€	1.606,32
92	uitvoeringskosten.....	€	1.874,04
93	algemene kosten.....	€	2.141,76
94	winst en risico.....	€	1.338,60
95	stelpost.....	€	-
96	bijdragen.....	€	101,50

Postnummer	Omschrijving	Hoeveel- heid	Prijs	Totaal
9	STAARTPOSTEN			€ 7.062,22
91	EENMALIGE KOSTEN			€ 1.606,32
	Overige eenmalige kosten		€ 1.606,32	
92	UITVOERINGSKOSTEN	1.874,04	€ x 1,00	€ 1.874,04
93	ALGEMENE KOSTEN	2.141,76	€ x 1,00	€ 2.141,76
94	WINST EN RISICO	1.338,60	€ x 1,00	€ 1.338,60
95	STELPOST			€ -
96	BIJDRAGEN			€ 101,50
	Bijdrage R.A.W. (0,15 %)	0,15 %	x € 33.834,22	€ 50,75
	Bijdrage Fonds Collectief Onderzoek GWW (0,15 %)	0,15 %	x € 33.834,22	€ 50,75

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Verzenddatum : 18 FEB. 2016
Bijlage : 1
Uw kenmerk/datum : 487016/711237/11 november 2015
Ons kenmerk : 671137
Betreft : Cruquiusbrug financiering hellingbanen

Geacht college,

Naar aanleiding van uw aanbod in bovenstaande vermelde brief en een overleg tussen gedeputeerde mevrouw Post en wethouder mevrouw Hooij, waarin het oorspronkelijke aanbod is aangepast, heeft de gemeenteraad van de gemeente Heemstede besloten in te stemmen met het gedane voorstel tot het aanleggen van hellingbanen voor fietsers op de Cruquiusbrug en hieraan €75.000,- bij te dragen.

In de bijlage stuur ik u een kopie van het raadsbesluit toe.

Contact

Heeft u nog vragen of opmerkingen, neem dan contact op met de heer [REDACTED] [REDACTED] via telefoonnummer 023-[REDACTED]. U kunt ook een e-mail sturen naar gemeente@heemstede.nl met vermelding van 671137.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Heemstede,
de secretaris [REDACTED] de burgemeester [REDACTED]

mr. W. van den Berg [REDACTED] mw. drs. M.J.C. Heeremans





Raadsbesluit

Raadsvergadering: 28 januari 2016

ONDERWERP

Hellingbanen fietsers Cruquiusbrug

SAMENVATTING

De provincie Noord-Holland stelt voor om hellingbanen voor fietsers bij de Cruquiusbrug aan te leggen onder de voorwaarde dat de gemeente Heemstede €75.000 bijdraagt aan de kosten (totale kosten €133.000).

BESLUIT B&W

1. Aan de gemeenteraad voor te stellen in te stemmen met het voorstel van de Provincie Noord-Holland voor financiering en aanleg van beide hellingbanen voor fietsers bij de Cruquiusbrug;
2. Aan de gemeenteraad voor te stellen een extra krediet beschikbaar te stellen van € 75.000,- voor realisatie van beide hellingbanen bij de Cruquiusbrug;
3. De hiermee verband houdende kapitaallasten te verwerken in de Kadernota 2017-2020;
4. In te stemmen met het, om niet, overdragen van een perceel grond van 580 m2, aan de Provincie;
5. Het voorstel voor te leggen aan de commissie Ruimte om advies te geven aan de raad (A-stuk).

BESLUIT RAAD

De raad van de gemeente Heemstede;

gelezen de voorstellen van burgemeester en wethouders van 22 december 2015 en 26 januari 2016

besluit:

1. In te stemmen met het voorstel van de Provincie Noord-Holland voor financiering en aanleg van hellingbanen voor fietsers bij de Cruquiusbrug;
2. Een extra krediet beschikbaar te stellen van € 75.000,- voor realisatie van beide hellingbanen bij de Cruquiusbrug;
3. De hiermee verband houdende kapitaallasten te verwerken in de Kadernota 2017-2020;
4. In te stemmen met het, om niet, overdragen van een perceel grond van 580 m2, aan de Provincie.

De raad voornoemd,

de griffier,

de voorzitter,

Raadsbesluit

Raadsvergadering: 28 januari 2016

INLEIDING

De gemeente Heemstede ziet een belang in een goede verbinding tussen het recreatieve fietspad van het Heemsteder Veld Zuid en de (brom)fietspaden van de N201 ter hoogte van de Cruquiusbrug. In de huidige situatie is deze verbinding met een fiets moeilijk te nemen omdat verharde hellingbanen ontbreken en fietsgoten langs de trappen steil zijn. In de berm aan de noordzijde is nu - doordat mensen door de berm fietsen en lopen - een ruig pad ontstaan, ook wel een olifantenpad genoemd. Dit olifantenpad is gelegen op grond in eigendom van de provincie Noord-Holland.



Het ontbreken van permanente hellingbanen is een van de knelpunten op de lijst met wenselijke verbeterpunten voor fietsers in Heemstede. Zowel bij de gemeente als bij de provincie Noord-Holland zijn een jaar geleden schriftelijke vragen gesteld over deze situatie.

Naar aanleiding van de deze schriftelijke vragen was de provincie Noord-Holland bereid onderzoek te doen naar de mogelijkheden tot een inpassing van hellingbanen voor fietsers aan beide zijden van de brug. De resultaten van dit onderzoek zijn in de bijlage opgenomen. Een belangrijk punt hierbij is dat de provincie de voorwaarde stelt dat indien er hellingbanen aangelegd worden deze voldoen aan de provinciale eisen. Dit betekent dat ook het half verharde pad aan de zuidzijde van de brug aangepast moet worden.

De conclusie van het onderzoek is dat het mogelijk is volwaardige hellingbanen voor fietsers aan beide zijden van de brug aan te leggen. Aan beide zijden dient het talud dan aangepast te worden en is er grondverwerving nodig. In de rapportage is een kostenraming opgesteld, totaal € 133.000,- (excl. BTW).

De provincie heeft aangegeven mee te willen werken aan de aanleg van deze hellingbanen (zie voorstel + rapport in de bijlage). De provincie wil het werk combineren met het vervangen van het noordelijke brugdeel van de Cruquiusbrug. Deze vervanging staat gepland in het najaar van 2016. Een onderdeel van deze vervanging is tevens het verbreden van de brug en talud nabij de brug.



Raadsbesluit

Raadsvergadering: 28 januari 2016

De gemeente beschouwt de hellingbanen als een gemeenschappelijk belang aangezien het een provinciale weg met fietspad betreft die aansluit op een gemeentelijk fietspad.

Met de opdracht van de commissie Ruimte (kosten van een enkele helling aan westzijde uitwerken) d.d. 18 januari 2015 is opnieuw een gesprek geweest met gedeputeerde Post. Daarin zijn haar en onze standpunten uitgewisseld. Zoals eerder gemeld ziet de provincie af van de aanleg van slechts een hellingbaan. De gedeputeerde heeft in dit gesprek een royaal gebaar gedaan. Haar aanbod is een bijzonder goede tegemoetkoming aan de wensen van de commissie. Het aanbod bestaat uit de volgende drie onderdelen:

- 1) Het om niet (€ 1,-) overdragen van de grond in eigendom van Heemstede die nodig is voor de aanleg,
- 2) De bijdrage van Heemstede is € 75.000 voor twee hellingbanen
- 3) De provincie neemt het beheer en onderhoud van de hellingbanen voor haar rekening.

Het College omarmt het aanbod van de gedeputeerde.

Aangezien de brug binnenkort vervangen wordt is dit het uitgelezen moment de hellingbanen aan te leggen. Als de aanleg wordt uitgesteld en in een later stadium alsnog wordt gedaan zullen de kosten waarschijnlijk hoger zijn dan nu het geval is. Ook lijkt het onlogisch een brugdeel te vervangen zonder daarbij een goede fietsvoorziening aan te leggen. Vandaar het voorstel een extra krediet beschikbaar te stellen om de hellingbanen aan te leggen.

MOTIVERING

1. Er is behoefte aan een goede fietsvoorziening en het ontbreken daarvan is reeds opgenomen op de knelpuntenlijst fietsers. Wij vinden dat het in de rede lag dat de provincie Noord-Holland aanleg van de hellingbanen zou betalen, aangezien dit op grond van de provincie Noord-Holland is en het probleem dat fietsers nu door de berm fietsen ook plaats vindt op grond van de provincie. Wij hebben bij de provincie aangedrongen op (mee)betalen aan deze voorziening. De provincie draagt nu €60.000 bij aan de aanleg. Wij vinden het belang van deze voorziening zodanig hoog dat wij bereid zijn een belangrijk deel van de kosten voor onze rekening te nemen (€75.000).
2. Een regulier budget voor de aanleg van hellingbanen voor fietsers ontbreekt en de provincie Noord-Holland financiert niet de gehele aanleg.

FINANCIËN

De kosten van de hellingbanen zijn geraamd op € 133.000,- (excl. BTW). De gemeente financiert €75.000, de provincie Noord-Holland € 60.000 en neemt het onderhoud voor haar rekening.

Aan de raad wordt voorgesteld een krediet van € 75.000 beschikbaar te stellen. De kapitaallasten bedragen € 4.000,- voor een periode van 30 jaar. Deze lasten zullen in de kadernota 2017-2020 worden verwerkt.

JURIDISCH KADER

-

PLANNING/UITVOERING

De aanleg van de hellingbanen voor fietsers wordt indien hiermee door de raad wordt ingestemd door de provincie meegenomen in het project van het vervangen van de noordelijke brugdeel van de Cruquiusbrug. Dit staat gepland in het najaar van 2016.



Raadsbesluit

Raadsvergadering: 28 januari 2016

COMMUNICATIE/BEKENDMAKING

De provincie Noord-Holland wordt geïnformeerd over het gemeentelijke besluit.

BIJLAGEN

- Kenmerk 663161; Voorstel provincie financiering aanleg hellingbanen Cruquiusbrug + rapport.
- Kenmerk 669569 ; Tekening aan provincie NH over te dragen grond.(blauw gemarkeerd)

Van:
Aan:

Onderwerp: RE: 4e Sessie Langzaam Verkeer - project Cruquiusbrug
Datum: maandag 24 september 2018 11:41:05
Bijlagen: [image002.png](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)
[2015-11-11 Brief +rapport voorstel PNH tunnel Cruquiusbrug.pdf](#)
[2016-02-18 Brief overeenkomst Cruquiusbrug financiering hellingbanen.pdf](#)

Allen,

Zoals daarnet afgesproken hierbij het rapport met ontwerpschets en bestuurlijke afspraak over het aanleggen van geasfalteerde fietsellingbanen.

Bijlagen:

- 2015-11-11 Brief + rapport voorstel PNH tunnel Cruquiusbrug.pdf → *in bijlage 2 hiervan zit een ontwerpschets op de wijze waarop de hellingbanen ingepast kunnen worden. Nu de busstrook op de brug er niet komt is deze inpassing waarschijnlijk nog makkelijker te maken.*
- 2016-02-18 Brief overeenkomst Cruquiusbrug financiering hellingbanen.pdf → *hierin zit een aangepast financieringsvoorstel van PNH verwerkt n.a.v. een afspraak tussen wethouder en gedeputeerde.*

En voor de zekerheid Heemstede houdt vast aan de eerder gemaakte bestuurlijke afspraak hierover. We zijn uiteraard bereid om te kijken hoe we dit zo veilig en functioneel mogelijk kunnen realiseren.

Met vriendelijke groet,



Beleidsmedewerker verkeer

[@heemstede.nl](#)

023- | heemstede.nl |

Raadhuisplein 1 | 2101 HA | Heemstede

Van: [mailto: @noord-holland.nl]

Verzonden: vrijdag 21 september 2018 10:14

Aan: @Noord-Holland.nl>;
 @Noord-Holland.nl>; @noord-holland.nl>;
 @noord-holland.nl>; @Noord-Holland.nl>;
 @noord-holland.nl>;
 @noord-holland.nl>;
 @noord-holland.nl>; @vervoerregio.nl>;

[redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted] n
[redacted]@heemstede.nl>; [redacted]@rijnland.net>;
[redacted]@heemstede.nl>; [redacted]
[redacted]@witteveenbos.com>; [redacted]@witteveenbos.com>

Onderwerp: RE: 4e Sessie Langzaam Verkeer - project Cruquiusbrug

Dag allemaal,

Zoals hieronder aangekondigd, stuur ik jullie hierbij het concept masterplan door.

Groet en tot maandag!

[redacted]

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 20 september 2018 11:33

Aan: [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]
[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]
[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-
holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]
[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]
[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]
[redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted] Gemeente Heemstede
[redacted]@heemstede.nl>; [redacted]@rijnland.net>;
[redacted]@heemstede.nl>; [redacted]
[redacted]@witteveenbos.com>; [redacted]@witteveenbos.com>

Onderwerp: RE: 4e Sessie Langzaam Verkeer - project Cruquiusbrug

Beste allen,

Maandag zien we elkaar voor een projectgroepvergadering Cruquiusbrug.
Hierbij alvast de agenda en twee stukken. We hopen het concept Masterplan morgen in de
ochtend te verspreiden.

De hoofdlijn van het masterplan staat verwoord in het bijgevoegde besluitvormingsdocument.
Dit besluitvormingsdocument is een eerste concept van een notitie die we ter besluitvorming aan
de stuurgroep voorleggen.

Groet,

[redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: [redacted]) **Namens** [redacted]

Verzonden: dinsdag 24 juli 2018 18:07

Aan: [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

CC: [redacted]

Onderwerp: 4e Sessie Langzaam Verkeer - project Cruquiusbrug

Tijd: maandag 24 september 2018 09:00-12:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Provincie Noord-Holland, Dreef 3, Commissiekamer 1

Locatie: provincie Noord-Holland, Dreef 3, Commissiekamer 1. Zie bijgevoegde routebeschrijving.
Graag melden bij de receptie.

Onder voorbehoud: gemeente Haarlemmermeer

Met vriendelijke groet,

[redacted]
projectmedewerker

*directie Beheer & Uitvoering
sector Kwaliteit, Beheer en Informatie*

[redacted]
[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

www.noord-holland.nl

Houtplein 33 2012 DE Haarlem



VERSLAG

Onderwerp	OW05 - Klanteisenspecificatie		
Project	Cruquiusbrug		
Projectcode	108509		
Verslagnummer	1		
Datum overleg	22 november 2018		
Plaats	Provinciekantoor te Haarlem		
Referentie	108509/19-000.157		
Auteur(s)	[REDACTED]		
Datum verslag	7 januari 2019		
Bijlage(n)	-		
Aanwezig	gemeente Heemstede	[REDACTED]	(beleidsmedewerker verkeer)
	PNH	[REDACTED]	
	Witteveen+Bos	[REDACTED]	
Kopie	-		

1 ALGEMEEN

Nr	Wenstekst [SMART]	Toelichting
1	De hellingbanen van de fietspaden van de N201 naar de tunnel en de recreatieve fietspaden langs de Ringvaart aan de noordzijde dienen flauw te zijn.	Vanwege de veiligheid.
2	De groene uitstraling aan de noordzijde van de Cruquiusbruggen dient gehandhaafd te zijn.	Taluds zijn toegestaan, damwanden niet.
3	De bestaande functie van de tunnel aan de noordzijde van de Cruquiusbruggen dient gehandhaafd te zijn.	In de bestaande situatie wordt de tunnel gebruikt voor het kruisen van de N201 door langzaam verkeer (voetgangers en een beperkt aantal fietsers).
4	Er zijn geen aanvullende wensen ten aanzien van circulariteit. De input van de gemeente Heemstede is reeds gegeven tijdens de ambitiesessie.	

2 AANDACHTSPUNTEN

Nr	Onderwerp	Aandachtspunt	Actiehouder
1	gladheidsbestrijding	Bij gladheidsbestrijding van de fietsonderdoorgang kan het strooizout in het water komen. Nagaan hoe dit geregeld is bij de Buitenrustbruggen.	
2	fietsaansluiting Wickevoort	Er komt een nieuwe fietsaansluiting met de nieuwbouw Wickevoort (buiten scope). Het autoverkeer wordt ontsloten via de Spieringweg. De nieuwe fietsaansluiting leidt mogelijk tot meer fietsers over de Cruquijsbruggen.	

3 VRAGEN

Nr	Onderwerp	Vraag	Actiehouder
1	gladheidsbestrijding	Bij gladheidsbestrijding van de fietsonderdoorgang kan het strooizout in het water komen. Vraag gemeente Haarlemmermeer en Hoogheemraadschap Rijnland hoe zij hiermee omgaan.	

4 ACTIES

Nr	Actiehouder	Actie	Deadline	Status
1	Lonneke	Verslag met wensen ter toetsing voorleggen (*)	17 december 2018	afgehandeld
2	Edwin	Verslag met wensen redigeren (*)	21 december 2018	afgehandeld
3	Sanne	De geplande verharde hellingbanen van het fietspad van de N201 naar het recreatieve fietspad langs de Ringvaart aan de noordzijde dienen getekend te worden op het online platform.	29 november 2018	afgehandeld

(*) vaste acties

VERSLAG

Onderwerp	OW01 - Masterplan - Langzaamverkeerssessie 4p
Project	Cruquiusbrug
Projectcode	108509
Verslagnummer	-
Datum overleg	24 september 2018
Plaats	Provincie Noord Holland, Dreef Commissiekamer 1, Haarlem
Referentie	-
Auteur(s)	[Redacted]
Datum verslag	13 december 2018
Bijlage(n)	-

Aanwezig	Provincie Noord Holland	[Redacted]
		[Redacted]
		[Redacted]
		[Redacted]
		[Redacted]
		[Redacted]
		[Redacted]
		[Redacted]
		[Redacted]
	Vervoerregio Amsterdam	[Redacted]
	Hoogheemraadschap Rijnland	[Redacted]
	Gemeente Haarlemmermeer	[Redacted]
		[Redacted]
Gemeente Heemstede	[Redacted]	
Witteveen+Bos	[Redacted]	
	[Redacted]	
Afwezig	Provincie Noord Holland	[Redacted]
Kopie	Provincie Noord Holland	[Redacted]

1 OPENING

Vrijdagochtend hebben de aanwezigen het masterplan ontvangen. Deze bespreken we in deze vierde en laatste plenaire sessie met betrekking tot het masterplan. De volgende stap is de besluitvorming door de ambtelijke groep en stuurgroep van de provincie en gemeentes.

In het masterplan zijn de varianten en afwegingen uiteen gezet. Variant 4 en 6 (aquaduct en ongelijkvloerse Bennebroekerdijk) zijn hierbij op de korte termijn niet haalbaar geacht. Een eventuele realisering op de lange termijn moet niet onmogelijk worden gemaakt. Variant 3 en 5 zijn op de korte termijn niet haalbaar vanwege een benodigde afsluiting van de Bennebroekerdijk.

De voorkeur gaat uit naar een verbreding van het fietspad op brug A plus een barrière ten behoeve van de veiligheid van het fietsverkeer. Dit kan gecombineerd worden met een fietsonderdoorgang om de onveilige situatie op de kruising te verbeteren.

2 COMMENTAAR MASTERPLAN & NOTITIE

Verschillende opmerkingen op het masterplan en de notitie zijn geleverd in de sessie. Deze (*onderstaand beschreven*) punten worden door PNH verwerkt in de notitie **actie 20180924 - 01 - [REDACTED] (PNH)** en Witteveen+Bos in het masterplan **actie 20180924 - 02 - [REDACTED] (W+B)**. Eventuele verdere opmerkingen op het masterplan ontvangt Witteveen+Bos graag uiterlijk woensdag 26 september 2018.

Hellingen langzaamverkeertunnel zijde Heemstede

Gemeente Heemstede geeft aan dat het asfalteren van de hellingen naar de langzaamverkeertunnel eerder bestuurlijk zijn vastgelegd, deze staan niet letterlijk in het masterplan. Deze afspraken en hun relatie tot het masterplan worden in een aparte werkgroep tussen Provincie Noord Holland ([REDACTED] en [REDACTED]) en gemeente Heemstede helder geformuleerd voor het masterplan **actie 20180924 - 03 - [REDACTED] (PNH)**

Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met de gewenste functie van de tunnel en het (on)mogelijk maken van (on)gewenst gebruik.

Wanneer de tunnel aan de Heemstede zijde wordt behouden in de huidige vorm, zal deze (toekomstvast) verlengd moeten worden om bij de verbreding van brug A functioneel te blijven. In elke vorm zullen er voorzieningen getroffen moeten worden voor het verbeteren van sociale veiligheid (verlichting, etc.). Dit wordt opgenomen in het masterplan.

Detailniveau principeschetsen en aansluiting fietsverkeer op kruising

De principeschets is te gedetailleerd voor dit stadium van het ontwerp, o.a. aansluiting van fietsonderdoorgang en wijze van intekenen olifantenpaadjes. **actie 20180924 - 04 - [REDACTED] (W+B)**. PNH gebruikt deze nieuwe figuur van de voorkeursvariant (met fietsonderdoorgang) ter verheldering van de de notitie **actie 20180924 - 05 - [REDACTED] (PNH)**.

Op een later moment zal Witteveen+Bos in het referentieontwerp een verdiepingsslag te slaan om de kruising en de aansluitingen op de brug en eventuele onderdoorgang te optimaliseren **actie 20180924 - 06 - W+B**. De volgende punten dienen daarbij te worden meegenomen:

- Geoorloofde rijrichting voor fietsers expliciet maken (binnenbochten van/naar brug en beide dijken)
- Voorkomen diagonaal oversteken voor fietsers vanuit fietspad naast N201 naar Cruquiusdijk
- Voldoende oversteekbewegingen voor voetgangers
- Verbeteren fietsvoorzieningen op brug B

Overige opmerkingen

- Graag expliciet benoemen dat ongewenste bewegingen onmogelijk worden gemaakt, danwel wenselijk geacht en faciliteren (in relatie tot schuin oversteken).
- Aanpassen in context: voetgangers mogen wel lopen over brug A, via het fietspad.
- Het 'niet onmogelijk maken' van het aquaduct mag harder als randvoorwaarde worden genoemd.
- Graag aandacht voor flexibiliteit van indeling wegdek brug A. Eventueel mogelijk maken van busbaan zou bij grote aanpassingen van kruispunt op de langere termijn immers een oplossing kunnen bieden voor groeiende wegverkeer (bijvoorbeeld afsluiting Bennebroekerdijk). Hierbij moet wel de afweging voor de extra constructionele eisen van flexibel ontwerp worden gemaakt.
- Graag kans benoemen voor verbeteren fietspad op brug B, bijvoorbeeld door voetpad en fietspad op gelijke hoogte te brengen en zo de vergevingsgezinde ruimte te vergroten. Verbreden zal technische uitdagend worden (ivm uitbalanceren brug en beweegbare deel) en naar verwachting beperkt extra ruimte opleveren. Door de combinatie van betere voorzieningen op brug A met een onderdoorgang, zal

de druk van fietsverkeer op brug B naar verwachting afnemen. Dit onderwerp ook bespreken in een volgende sessie langzaam verkeer.

3 (SUB)VARIANTEN

De subvarianten zijn getoetst op criteria en randvoorwaarden uit eerdere sessies. Klanteneisen en klantenwensen worden in latere fase van project opgehaald. Voorbeelden hiervan zijn stabiliteit van de kering en doorstroming.

Optimalisatie fietsonderdoorgang

- Expliciet benoemen dat wanneer er geen onderdoorgang wordt gerealiseerd er gezocht moet worden naar veilige (diagonale) oversteek voor fietsers.
- Rijnland zal in samenwerking met PNH zorg dragen voor een toets op kansrijkheid midden oktober op basis van het dwarsprofiel en de grove locatie voor de fietsonderdoorgang. PNH en Rijnland stemmen onderling af hoe de doorstroming op termijn van 2 à 3 weken berekend en geanalyseerd kan worden. **actie 20180924 - 07 - [REDACTED] (Rijnland)**
- Samenwerking met betrekking tot onderhoud van een eventuele fietsonderdoorgang dient te worden meegenomen in de besluitvorming. Dit zal vergelijkbaar zijn geregeld in project HOVALS in Hoofddorp. Gemeente Haarlemmermeer checkt bij [REDACTED] en voorziet [REDACTED] (PNH) van benodigde informatie. **actie 20180924 - 08 - [REDACTED] (gemeente Haarlemmermeer)**

Tunnel zuidzijde

In gesprek met de Fietsersbond (door Witteveen+Bos en provincie) kwam een variant naar voren om een fietstunnel te realiseren wat zuidelijker van de kruising. Deze suggestie wordt meegenomen als subvariant in het masterplan (**actie 20180924 - 09 - [REDACTED]**) met in achtneming van (in elk geval) de volgende reeds benoemde voor- en nadelen ten opzichte van een fietsonderdoorgang:

- + Niet direct na bocht klimmen naar de brug
- Onderdoorgang kan worden hergebruikt (duurzame ambitie project)
- Biedt geen oversteek voor doorgaand verkeer op de Ringdijk.
- Fietspad zal gerealiseerd moeten worden aan oostzijde van N201
- Inpassing met onderdoorgang kan krap worden.

Aansluiting Heemstede zijde

Als aanvulling op de bestaande varianten kan er ook gekeken worden naar het aanbrengen van een fietsdoorgang deels in het talud onder de brug aan de Heemstede zijde. Dit zal de functie van de tunnel opheffen en een (sociaal) veiliger alternatief bieden. Deze optie wordt opgenomen als subvariant in het masterplan **actie 20180924 - 10 - [REDACTED]**.

4 FINANCIËEL KADER

Het verbeteren van de fietsvoorzieningen op beide bruggen en het realiseren van een eventuele onderdoorgang komt overeen met beleid van verschillende aanwezige professionele partijen. Deze verschillen per partij en object: veiligere en fijnere fietsvoorzieningen op brug A, op brug B, de aansluitingen op het netwerk en de fietsonderdoorgang. Deze zijn hieronder uiteen gezet voor de verschillende externe partijen object:

Tabel 1 Inventarisatie partijen en mogelijke financiële bijdragen

partij	object	toelichting mogelijke bijdrage
VRA	Fietsonderdoorgang	Past in beleid regelbaarheid kruising (voor wegverkeer en OV); veiligheid; regionaal netwerk (dijken en route tussen Heemstede naar Hoofddorp)
VRA	Brug B	Past in beleid regionaal netwerk

partij	object	toelichting mogelijke bijdrage
VRA	Brug A	Mogelijke bijdrage voor veiligheid op complete netwerk niveau
Haarlemmermeer	Fietsonderdoorgang	Past in beleid. Intentie voor financiering kan op basis van referentie ontwerp worden gegeven. Definitief besluit in voorjaar 2019
Heemstede	Brug A	Mogelijk een bijdrage vanuit fietsveiligheid
Heemstede	Aansluiting netwerk	65.000 euro en grond kosteloos beschikbaar voor verbeteren hellingbanen ten behoeve van aansluiting recreatieve route noordzijde Ringvaart

De provincie Noord Holland heeft zelf budget gereserveerd vanuit het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) voor de vervangingsopgave van de Cruquiusbrug. Het concept ontwerp bevat verbeteren van fietsvoorzieningen op de brug dus deze passen in de huidige scope. Er is op dit moment nog geen budget gereserveerd voor een fietsonderdoorgang. Deze valt net aan rand van de VRA en ligt daarom buiten de 'standaard scope' van de provincie. De tunnel in Heemstede is wel als knelpunt formeel bekend en zou als haakje kunnen dienen voor financiering. Daarnaast kan er worden gekeken naar binnengekomen klachten, deze zijn eventueel bekend bij PNH (via [REDACTED])

Hoogheemraadschap Rijnland zal geen financiële bijdrage leveren aan het project.

PNH doet deze week een voorzet van de kosten en een verdeling onder de partijen op basis van bovenstaande later deze week. Graag (allen) input begin volgende week terug. De gemeentes en VRA wordt gevraagd om zo concreet mogelijk input te geven in de vorm van een intentie, met liefst financiële bijdrages binnen bandbreedtes verwoordt eventueel gekoppeld aan een percentage van totaal actie 20180924 - 11- [REDACTED]

5 VERVOLGSESSIE / VERWACHTINGEN

De input van de sessies en gespreken is in de afgelopen weken samen gekomen in een masterplan rapportage en voorkeursvariant. Dit tempo zetten we door en wordt haalbaar geacht door de acties vlot uit te voeren.

Besluitvorming proces Provincie Noord Holland

Op 4 oktober ontvangt de ambtelijke stuurgroep de relevante documenten voor haar vergadering 8 oktober. De bestuurlijke stuurgroep vergadert 18 oktober en ontvangt 11 oktober haar stukken. Na deze besluitvorming wordt gewerkt aan het referentie ontwerp en kostenraming.

Eind maart 2019 is volgens de planning het referentie ontwerp gereed en hebben we gedetailleerd zicht op financiën. Dit is tevens een herijkingsmoment voor het project. In juni is de aanbesteding.

Overige planning

- De input op het masterplan en het financiële plaatje worden begin volgende week verwerkt.
- Er wordt op korte termijn gewerkt aan het realiseren van de duurzame ambities. PNH, circulaire kenners Copper8 en W+B hebben donderdag 27 september a.s. een overleg over circulariteit en toekomstvastheid voor het ontwerp en zullen de relevante partijen daarvan op de hoogte stellen.
- 19 oktober is een bewonersavond i.v.m. onderhoud aan brug A dat midden november wordt uitgevoerd met als gevolg stremmingen voor wegverkeer en scheepvaart.
- Haarlemmermeer verwacht geen vertraging met technische beslissingen tijdens de verkiezingsperiode.

In de notitie voor de stuurgroep staat een planning. Opmerking: de actie van 11 oktober is voor de 'bestuurlijke stuurgroep' in plaats van 'ambtelijke stuurgroep'

PNH neemt de relevante bovenstaande zaken op voor de planning in de notitie voor de stuurgroep. actie 20180924 - 12- [REDACTED]

6 ACTIELIJST

Tabel 2 Actielijst

nr	actiehouder	actie	status*
20180924 - 01	[REDACTED]	verwerken commentaar sessie 4 in notitie	nieuw
20180924 - 02	[REDACTED]	verwerken commentaar sessie 4 in masterplan	nieuw
20180924 - 03	[REDACTED] (PNH)	inplannen werkgroep Verharding Helling; resultaat terugkoppelen aan Witteveen+Bos	nieuw
20180924 - 04	[REDACTED]	Abstractere principeschets maken voor communiceren voorkeursvariant	nieuw
20180924 - 05	[REDACTED]	Aangepaste principeschets opnemen in notitie	nieuw
20180924 - 06	W+B	Optimaliseren kruispunt en aansluitingen in referentieontwerp	nieuw
20180924 - 07	[REDACTED]	Afstemmen overleg met PNH (Marcel) en berekenen + analyseren invloed fietsonderdoorgang op o.a. doorstroming	nieuw
20180924 - 08	[REDACTED]	Opvragen onderhouds afspraken voor project HOVALS via [REDACTED] en informeren [REDACTED] (PNH)	nieuw
20180924 - 09	[REDACTED]	Opnemen subvariant tunnel zuidzijde van Fietsersbond in masterplan	nieuw
20180924 - 10	[REDACTED]	Opnemen subvariant fietsdoorgang in talud Heemstede zijde.	nieuw
20180924 - 11	[REDACTED]	Rondsturen indicatie kosten en verdeling bijdrage per partij en input vragen aan Heemstede, Haarlemmermeer en VRA	nieuw
20180924 - 12	[REDACTED]	Planning in notitie uitbreiden met langere tijdshorizon.	nieuw

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Project Cruquijsbrug – contact SOK, concept NOK
Datum: woensdag 12 februari 2020 17:31:59

Beste [REDACTED],
 Hierbij ontvang je, zoals afgesproken, de op- en aanmerkingen op de concept SOK en de concept NOK van het project Cruquijsbrug.

Opmerkingen SOK

- Jij hebt in ons overleg toegelicht dat de SOK is bedoeld om: Doelstellingen te omschrijven en afspraken op hoofdlijnen tussen partijen te maken.
- De NOK is bedoeld voor een nadere uitwerking tussen die partijen (uitwerking investeringen, inbreng gronden, wie doet toekomstig eigendom en beheer, inrichtingseisen, nieuwe eigendoms- en beheergrenzen, toetsen en overdracht). Deze onderdelen uit de SOK halen en in de NOK stoppen.
- [REDACTED] wil jij de informatie aangaande de juridische ondertekening aanleveren?
- Bij 'In aanmerking nemende' toevoegen waar de oorsprong van de nieuwe fietsonderdoorgang vandaan komt. Hierna pas benoemen dat de gemeente Haarlemmermeer deze in eigendom en beheer gaat nemen (nu nr. 1.)
- Vul aan wie verantwoordelijk is voor het aanvragen van de vergunningen en ontheffingen (artikel 6)
- Heldere afspraken omtrent communicatie- en participatie wijze omschrijven (artikel 7) (BLVC-plan ?)
- Artikel 14: tevens toevoegen juridische afwikkeling
- Bijlage tekening te verwijderen gronden etc. verwijderen in SOK en aan NOK koppelen.
- Juridisch uitzoeken of (middels opstalrecht vanuit Rijnland) eigendom van de fietsonderdoorgang op naam van de gemeente kan komen of dat het eigendom juridisch bij de provincie moet blijven en er een beheerovereenkomst tussen provincie en gemeente komt. Indien het eerste dan in SOK opnemen. In de KES is overigens opgenomen dat de provincie eigenaar blijft. Indien dat het geval is dan in NOK het opstellen van de beheerovereenkomst opnemen.

Opmerkingen NOK

- Opnemen inrichtingseisen voor de nieuwe fietsonderdoorgang zijnde de DIOR
- Aanvullend aan de DIOR de functionele eis opnemen: de fietsonderdoorgang moet een veilige doorgang hebben en mag niet onder water komen te staan.
 - Realiseren van een peilbaak t.b.v. de fietsonderdoorgang ter controle van de waterstand t.o.v. het maaveld (veiligheid preventie).
 - Realiseren van een bandenlijn op het plafond van het dek waar het fietspad (eventueel het trottoir) is terug te vinden (veiligheid preventie)
- Opnemen toetsen- en overdrachtprotocol gemeente Haarlemmermeer voor de nieuwe fietsonderdoorgang (voor dit onderdeel gelden onze eigen toets eisen zoals opgenomen in de KES)
- Inbreng gronden en overdracht gronden na realisatie in kaart brengen. Bij wijzigingen tevens de kadastrale grenzen wijzigen.
- Artikel 3.2 ; Vul aan wie verantwoordelijk is voor de nazorg.
- Artikel 3.3; zie laatste punt bij de opmerkingen op de SOK.

Tot zover mijn input.

Graag zie ik het eindconcept tegemoet.

P.s. ik zal de aangeleverde tekeningen (inbreng gronden en output gronden) deze week proberen te bekijken en hierop reageren (volgende week ben ik op skivakantie).

P.s. de projectorganisatie verloopt via [REDACTED]

[REDACTED]; Indien [REDACTED] het project vanuit de gemeente gaat begeleiden in de ontwerp- en realisatiefase, wil jij dan een overleg initiëren?

Vertrouwende hiermee van dienst te zijn geweest en voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
 Cluster Beheer & Onderhoud / Team Regie
 Gemeente Haarlemmermeer
 Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp
 T 023 56 [REDACTED] M 06 [REDACTED] of T 0900 1852
 [REDACTED] @haarlemmermeer.nl; www.haarlemmermeer.nl
 Aanwezig ma, di tot 14:00, woer thuis, do tot 14:00 uur, vrij tot 15:30 uur

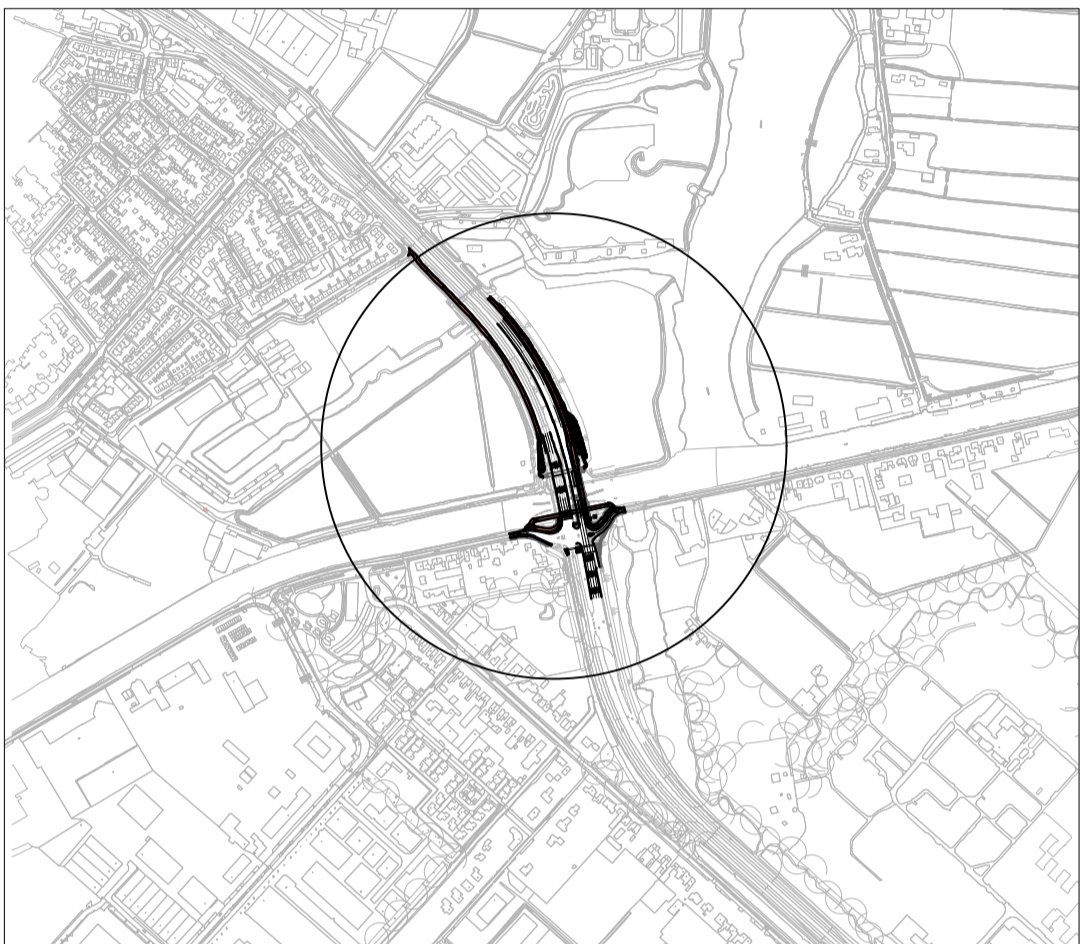
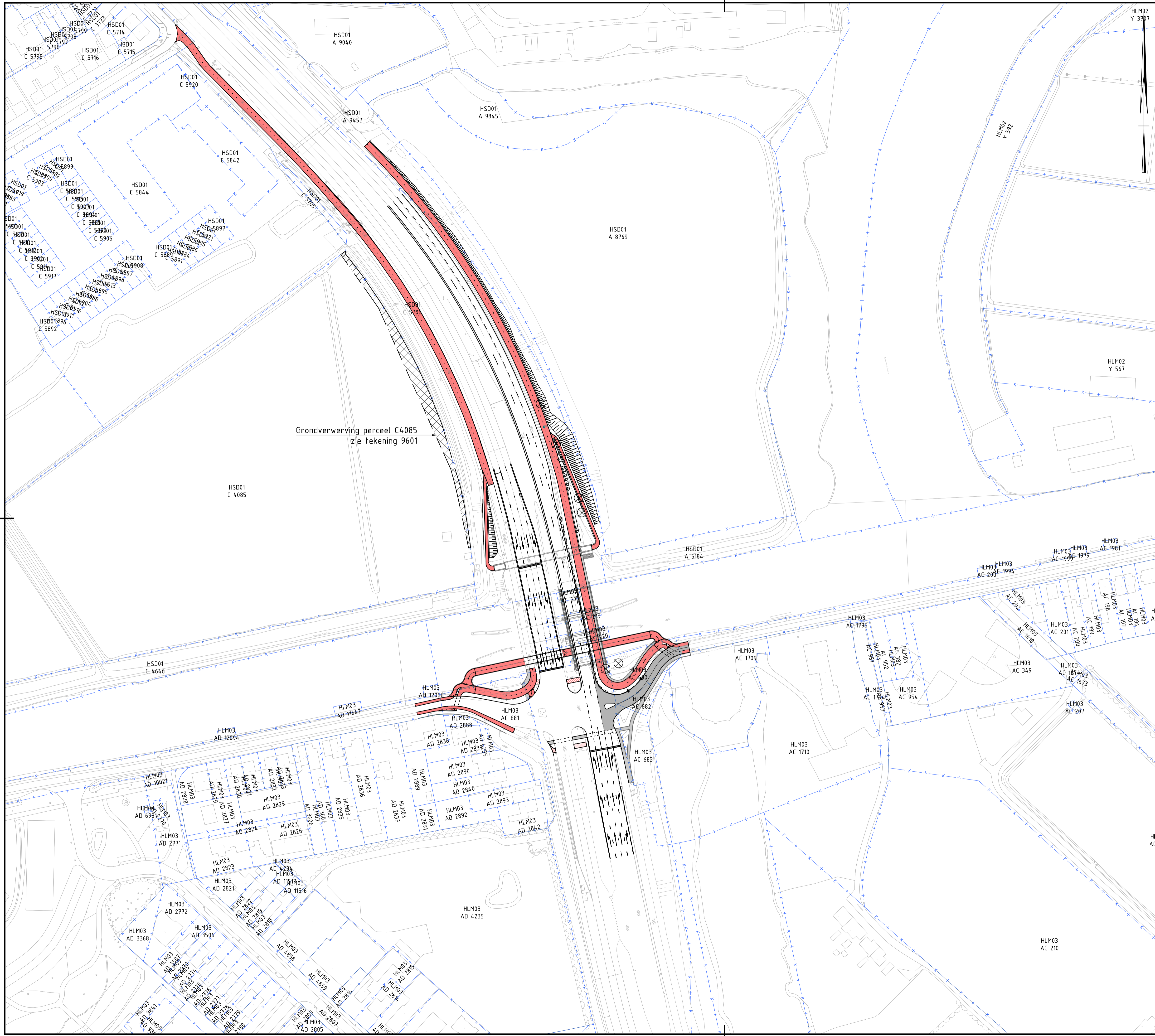
 Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen!

 Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Haarlemmermeer sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht en de bijlage(n).

De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).

Ontvangt u dit bericht ten onrechte? Dan verzoeken wij u de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen.

Gemeente Haarlemmermeer staat er niet voor in dat de integriteit van dit bericht behouden is gebleven. Ook garanderen wij niet dat dit bericht en de bijlage(n) vrij is van virussen, niet is onderschept of vatbaar is geweest voor tussenkomst (door derden).



Situatie
SCHAAL 1 : 2000

Legenda

-  Kadastrale grens
-  Aankoopgrens / gebied

Opmerking

kadastrale grensen volgens het kadaster



Wijz.	Getekend	Datum	Omschrijving
A			
B			
C			

Opdrachtgever
Provincie Hoord-Holland
Project
Cruquiusbrug
Grondverwerving
Onderdeel
Overzichtstekening
Nieuwe situatie, projectgrens en kadastrale grens

Status	Definitief	Getekend	S.G. Wetzels
Datum	28-01-2020	Goedgekeurd	W.P. de Vries
Schaal	Schaal	Projectcode	Tekeningnummer
1:1000	A1	108509	9600
			Bladnummer
			-

Van: [redacted]
Aan: [redacted] [heemstede]
Cc: [redacted]
Onderwerp: Re: Cruquiustrug - grond inbreng bijlage NOK
Datum: donderdag 13 februari 2020 11:04:13
Bijlagen: 108509-9600_ arondverwervina overzicht.pdf

Hallo [redacted],
Ik vind van wel. Advies er duidelijk op te zetten dat deze tekening de grondbreng(verwerving) aangeeft en grondoutput(verkoop c.q. terug levering) aangeeft. Ook adviseer ik de kadastrale grenzen een rode kleur te geven zodat deze duidelijker worden. In combinatie met de beheergrenzentekening na realisatie verkrijgt u een goed beeld.
Bijgaande tekening adviseer ik alleen de projectgrens (nu nog niet op tekening) en de nieuwe situatie aan te geven. De rest is nu op de andere tekeningen duidelijk.
Vertrouwende hiermee van dienst te zijn geweest en voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
[redacted]
Cluster Beheer & Onderhoud / Team Regie
Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp
T 023 56 [redacted] M 06 [redacted] of T 0900 1852
[redacted] @haarlemmermeer.nl www.haarlemmermeer.nl
Aanwezig ma, di tot 14:00, woer thuis, do tot 14:00 uur, vrij tot 15:30 uur

Van: [redacted] @Noord-Holland.nl
Verzonden: maandag 10 februari 2020 12:36
Aan: [redacted] @haarlemmermeer.nl> [redacted] [heemstede] [redacted] @heemstede.nl>
CC: [redacted] @noord-holland.nl> [redacted] @noord-holland.nl>
Onderwerp: Cruquiustrug - grond inbreng bijlage NOK

Zou een tekening in lijn met de bijlage voldoende input zijn om als bijlage bij de Nadere overeenkomst te stoppen?
Dan kan ik die laten maken voor de eindconcept versie.

Projectmanager Cruquiustrug – Realisatie Infrastructurele projecten
T: +3123 514 [redacted] M: +316 [redacted]
Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl / www.cruquiustrug.nl
[redacted] @noord-holland.nl

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen!

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Haarlemmermeer sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht en de bijlage(n).

De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).

Ontvangt u dit bericht ten onrechte? Dan verzoeken wij u de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen.

Gemeente Haarlemmermeer staat er niet voor in dat de integriteit van dit bericht behouden is gebleven. Ook garanderen wij niet dat dit bericht en de bijlage(n) vrij is van virussen, niet is onderschept of vatbaar is geweest voor tussenkomst (door derden).

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Project Cruquiusbrug - concept SOK, concept NOK
Datum: vrijdag 6 maart 2020 11:54:28

Ik wacht nog op het onderdeel van [redacted]
• [redacted] wil jij de informatie aangaande de juridische ondertekening aanleveren?

Jouw input heb ik ontvangen.
Als ik input van [redacted] en Heemstede heb, kan ik verder aan de slag.
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten
T: +3123 514 [redacted] M: +316 [redacted]
Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl
[redacted]@noord-holland.nl

Van: [redacted]@haarlemmermeer.nl
Verzonden: vrijdag 6 maart 2020 11:49
Aan: [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]@haarlemmermeer.nl>
CC: [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: RE: Project Cruquiusbrug - concept SOK, concept NOK
Hallo [redacted]
Via [redacted] begreep ik dat jullie nog op een tekstvoorstel zitten te wachten vanuit mijn kant over de KES>NOK vertaling. Deze heb ik hieronder reeds aangeleverd; zie geel.
Vertrouwde hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en van dienst te zijn geweest.
Verder in afwachting van eindconcept SOK/NOK.
Met vriendelijke groet,
[redacted]

Cluster Beheer & Onderhoud / Team Regie
Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp
T 023 56 [redacted] M 06 [redacted] of T 0900 1852
[redacted]@haarlemmermeer.nl www.haarlemmermeer.nl
Aanwezig ma, di tot 14:00, woer thuis, do tot 14:00 uur, vrij tot 15:30 uur

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 12 februari 2020 17:32
Aan: [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]@haarlemmermeer.nl>
CC: [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: Project Cruquiusbrug - concept SOK, concept NOK
Beste [redacted]
Hierbij ontvang je, zoals afgesproken, de op- en aanmerkingen op de concept SOK en de concept NOK van het project Cruquiusbrug.

Opmerkingen SOK

- Jij hebt in ons overleg toegelicht dat de SOK is bedoelt om: Doelstellingen te omschrijven en afspraken op hoofdlijnen tussen partijen te maken.
- De NOK is bedoelt voor een nadere uitwerking tussen die partijen (uitwerking investeringen, inbreng gronden, wie doet toekomstig eigendom en beheer, inrichtingseisen, nieuwe eigendoms- en beheergrenzen, toetsen overdracht). Deze onderdelen uit de SOK halen en in de NOK stoppen.
- [redacted] wil jij de informatie aangaande de juridische ondertekening aanleveren?
- Bij 'in aanmerking nemende' toevoegen waar de oorsprong van de nieuwe fietsonderdoorgang vandaan komt. Hierna pas benoemen dat de gemeente Haarlemmermeer deze in eigendom en beheer gaat nemen (nu nr. J.)
- Vul aan wie verantwoordelijk is voor het aanvragen van de vergunningen en ontheffingen (artikel 6)
- Heldere afspraken omtrent communicatie- en participatie wijze omschrijven (artikel 7) (BLCV-plan ?)
- Artikel 14: tevens toevoegen juridische afwikkeling
- Bijlage tekening te verwijderen gronden etc. verwijderen in SOK en aan NOK koppelen.
- Juridisch uitzoeken of (middels opstalrecht vanuit Rijnland) eigendom van de fietsonderdoorgang op naam van de gemeente kan komen of dat het eigendom juridisch bij de provincie moet blijven en er een beheerovereenkomst tussen provincie en gemeente komt. Indien het eerste dan in SOK opnemen. In de KES is overigens opgenomen dat de provincie eigenaar blijft. Indien dat het geval is dan in NOK het opstellen van de beheerovereenkomst opnemen.

Opmerkingen NOK

- **Opnemen inrichtingseisen voor de nieuwe fietsonderdoorgang zijnde de DIOR**
- **Aanvullend aan de DIOR de functionele eis opnemen: de fietsonderdoorgang moet een veilige doorgang hebben en mag niet onder water komen te staan.**
 - Realiseren van een peilbaak t.b.v. de fietsonderdoorgang ter controle van de waterstand t.o.v. het maaiveld (veiligheid preventie).
 - Realiseren van een bandenlijn op het plafond van het dek waar het fietspad (eventueel het trottoir) is terug te vinden (veiligheid preventie)
- **Opnemen toetsen- en overdrachtprotocol gemeente Haarlemmermeer voor de nieuwe fietsonderdoorgang (voor dit onderdeel gelden onze eigen toets eisen zoals opgenomen in de KES)**
- Inbreng gronden en overdracht gronden na realisatie in kaart brengen. Bij wijzigingen tevens de kadastrale grenzen wijzigen.
- Artikel 3.2 ; Vul aan wie verantwoordelijk is voor de nazorg.
- Artikel 3.3; zie laatste punt bij de opmerkingen op de SOK.

Tot zover mijn input.
Graag zie ik het eindconcept tegemoet.
P.s. ik zal de aangeleverde tekeningen (inbreng gronden en output gronden) deze week proberen te bekijken en hierop reageren (volgende week ben ik op skivakantie).
P.s. de projectorganisatie verloopt via Bella.

[redacted]; Indien [redacted] het project vanuit de gemeente gaat begeleiden in de ontwerp- en realisatiefase, wil jij dan een overleg initiëren?
Vertrouwde hiermee van dienst te zijn geweest en voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
[redacted]
Cluster Beheer & Onderhoud / Team Regie
Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp
T 023 56 [redacted] M 06 [redacted] of T 0900 1852
[redacted]@haarlemmermeer.nl www.haarlemmermeer.nl
Aanwezig ma, di tot 14:00, woer thuis, do tot 14:00 uur, vrij tot 15:30 uur

🌱 Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen!

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Haarlemmermeer sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht en de bijlage(n).

De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).

Ontvangt u dit bericht ten onrechte? Dan verzoeken wij u de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen.

Gemeente Haarlemmermeer staat er niet voor in dat de integriteit van dit bericht behouden is gebleven. Ook garanderen wij niet dat dit bericht en de bijlage(n) vrij is van virussen, niet is onderschept of vatbaar is geweest voor tussenkomst (door derden).

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug: Samenwerkingsovereenkomst gewijzigde versie
Datum: dinsdag 2 juni 2020 13:50:10
Bijlagen: [image002.jpg](#)
Prioriteit: Hoog

Hoi [redacted],

Volgens mij had je in het overleg van 11 mei aangegeven, dat jij nog de reactie van de Haarlemmermeerse jurist naar mij zou doorsturen.

Kan je die alsnog sturen?

Dan kan ik de overeenkomsten afronden en ter bespreking in project MT [redacted] (HLMM), [redacted] (VRA), [redacted] (Heemstede) Rijnland en [redacted] (provincie)] voorleggen.

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]
Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl
[redacted]@noord-holland.nl

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: [redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: woensdag 22 april 2020 13:09

Aan: [redacted]

[redacted] - VRA; [redacted]

CC: [redacted]

Onderwerp: Cruquiusbrug: Samenwerkingsovereenkomst gewijzigde versie

Tijd: maandag 11 mei 2020 09:00-10:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Microsoft Teams-vergadering

[Deelnemen aan Microsoft Teams-vergadering](#)

[Meer informatie over Teams](#) | [Opties voor vergadering](#)

Beste projectgroep leden,

Op 6 februari zijn in projectgroep verband de concepten van de SOK en NOK besproken.

De geleverde reacties zijn in de nieuwe versies verwerkt, en een reactie nota is opgesteld waarin het verzameld commentaar is gebundeld.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]
Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl
[redacted]@noord-holland.nl

Met vriendelijke groet,

[redacted]
projectmedewerker - Cruquiusbrug
sector *Kwaliteit, Beheersing en Informatie* | directie *Beheer en Uitvoering*
06 [redacted] | [redacted]@noord-holland.nl

Houtplein 33 2012 DE Haarlem | www.noord-holland.nl





Nadere overeenkomst tussen
 de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede en gemeente
 Haarlemmermeer
 betreffende de uitvoering en de overdracht van eigendom, beheer
 en onderhoud van onderdelen van **Project Cruquiusbrug**

Concept, uitsluitend bedoeld voor discussiedoeleinden

versie: 0.1.1
datum: 30-01-2020
zaaknummer: 1361554
document: 1364987

Datum	wijziging
24-01-2020	Check tbv PNH;CZ/JZ
30-01-2020	Ter bespreking projectgroep CQB

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van, hierna te noemen **“Provincie”**
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens.....rechtsgeldig vertegenwoordigd door, handelende ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van hierna te noemen **“Heemstede”**,
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, te dezen krachtens.....rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierna te noemen **“Haarlemmermeer”**,

Verder gezamenlijk te noemen **“Partijen”**,

Overwegende dat:

- A. Partijen samen met Hoogheemraadschap Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam een Samenwerkingsovereenkomst d.d. xxx/kenmerk1361554 \1364986 (Bijlage I) zijn aangegaan over de realisatie van het Project Cruquiusbrug, nader te noemen **“SOK Cruquiusbrug”**;
- B. Partijen in aanvulling op de SOK Cruquiusbrug aanvullende afspraken wensen te maken omtrent de uitvoering van Werk 1 alsmede over het eigendom, beheer en onderhoud na oplevering van het Project Cruquiusbrug.

Komen het volgende overeen:

Voor begripsbepalingen wordt verwezen naar artikel 1 van de Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 1 Doel overeenkomst

- 1.1 Conform artikel 2.2. van de SOK Cruquiusbrug, wensen Partijen gedetailleerde afspraken over de realisatie van het Project Cruquiusbrug (deel Werk 1) vast te leggen in onderhavige Nadere overeenkomst.

Artikel 2 Verplichtingen Partijen

Provincie Noord-Holland

- 2.1 De Provincie verzorgt de coördinatie van het verleggen van de kabels en leidingen en neemt de eventueel noodzakelijke verlegging mee in de aanbesteding als bedoeld in artikel 4.1 van de SOK Cruquiusbrug.
- 2.2 De kosten voor de coördinatie van het verleggen van de kabels en leidingen en de eventuele verlegging als bedoeld in lid 1 zijn voor rekening van de aanvrager.

Gemeente Heemstede

- 2.3 Heemstede zal de gronden en opstallen benodigd voor de uitvoering van Werk 1 en in zijn eigendom berusten om niet overdragen aan de Provincie, of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De betreffende gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.

Gemeente Haarlemmermeer

- 2.4 Haarlemmermeer zal de gronden en opstallen benodigd voor de uitvoering van Werk 1 en in zijn eigendom berusten om niet overdragen aan de Provincie, of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De betreffende gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.

Algemeen

- 2.5 Indien er sprake is van een bodemverontreiniging zodanig dat reiniging of sanering dient plaats te vinden van door Partijen de provincie ten behoeve van het Project van derden te verwerven gronden, dan wordt bij het vaststellen van de koopsom –indien mogelijk- rekening gehouden met de kosten van noodzakelijke bodemsanering en worden deze daarop in mindering gebracht. De totale kosten van het laten uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek en noodzakelijke sanering komen voor rekening van de (grond)eigenaar.
- 2.6 De eventuele saneringskosten worden gedragen door de Provincie die hiervoor conform vigerende wet- en regelgeving aansprakelijk is (zijn). Indien sprake is van een overschrijding van het geraamde grondverwervingsresultaat zal het onderhandelingsresultaat voor akkoord worden voorgelegd aan de Projectgroep, voordat definitieve overeenkomsten worden gesloten met verkopende partijen.
- 2.7 Aanvragen om tegemoetkoming in schade als bedoeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en voortvloeiende uit de planologische regeling zullen worden behandeld conform het gestelde in paragraaf 6.1.3. van het Besluit ruimtelijke ordening en de Verordening planschade Noord-Holland 2010. De toe te kennen tegemoetkomingen in schade zijn onderdeel van de kosten van het Project Cruquiusbrug en komt volledig voor rekening van de provincie.
- 2.9 Verzoeken om nadeelcompensatie zullen worden behandeld conform de Regeling Nadeelcompensatie Infrastructurele Werken Provincie Noord-Holland 2007. De eventueel toe te kennen compensatie maakt onderdeel uit van de kosten van het Project Cruquiusbrug en komt volledig voor rekening van de provincie.

Artikel 3 Eigendom, beheer en onderhoud

- 3.1 Het eigendom van de verschillende onderdelen van Werk 1 zal, zoveel als mogelijk, bij de respectievelijke partij (komen te) berusten die dat betreffende onderdeel in beheer en onderhoud heeft. De grenzen van beheer en onderhoud zullen worden vastgesteld volgens het principe dat de onderdelen die de provinciale weg (inclusief fiets- en voetpaden) betreffen bij de Provincie in beheer en onderhoud berusten en de onderdelen die gemeentelijke wegen, fiets- en voetpaden betreffen bij de respectievelijke gemeente in beheer en onderhoud berusten waarin deze onderdelen zijn gelegen (zie Bijlage II).
- 3.2 Voor zover het eigendom van de ondergrond van het in beheer en onderhoud te nemen onderdeel nog niet bij de betreffende partij berust, zal de ondergrond om niet

- in eigendom worden overgedragen aan deze partij door de partij bij wie het eigendom op dat moment berust. De kosten van de noodzakelijke eigendomsoverdrachten zijn onderdeel van de kosten van het Project.
- 3.3 De te realiseren Fietsonderdoorgang als onderdeel van Werk 1, zal na oplevering door de Provincie worden overgedragen aan Haarlemmermeer.
 - 3.4 Zodra het definitieve ontwerp van Werk 1 bekend is zullen Partijen in onderling overleg de grenzen van eigendom, beheer en onderhoud vaststellen en aangeven op een tekening. De Provincie draagt zorg voor het opstellen van deze tekening. Na akkoord door Partijen wordt de tekening als bijlage opgenomen bij deze overeenkomst.
 - 3.5 Werk 1 wordt opgeleverd aan de Provincie, in samenspraak met Heemstede respectievelijk Haarlemmermeer wat betreft die areaaldelen van het werk waar de betreffende gemeente verantwoordelijk wordt voor het beheer en onderhoud. De betreffende areaaldelen worden uiterlijk zes (6) maanden na voltooiing van het opleverdossier, inclusief garantiebepalingen en instandhoudingsplannen, in eigendom, beheer en onderhoud overgedragen aan Heemstede respectievelijk Haarlemmermeer. Het beheer en onderhoud wordt door de respectievelijke gemeenten overgenomen vanaf de datum waarop de noodzakelijke eigendomsoverdrachten hebben plaatsgevonden.
 - 3.6 De kosten voor beheer en onderhoud komen ten laste van de eigenaar/beheerder van het betreffende onderdeel met ingang van de datum van overdracht.

Artikel 4 Kosten en betaling

- 4.1 In aanvulling op artikel 9 lid 1 t/m 4 van de SOK Cruquiusbrug komen Partijen het volgende overeen:
De in bijlage ... genoemde Vastgoed/Grondkosten worden op basis van het verwervingsresultaat opnieuw vastgesteld en tussen Partijen verrekend bij de betaling zoals beschreven in artikel 9.6.

Artikel 5 BTW

- 5.1 **Op grond van de overweging dat de Provincie de door haar verschuldigde BTW kan terugvorderen of verrekenen, worden voor Werk 1 de bijdragen van Heemstede en Haarlemmermeer inclusief BTW vastgesteld. Als blijkt dat de Provincie de BTW niet kan terugvorderen of verrekenen, zal alsnog een vergoeding van dat deel van de afgedragen BTW door Heemstede en Haarlemmermeer worden verstrekt conform de verdeelsleutel van tabel 2 in Bijlage X.**
- 5.2 ~~Op grond van de overweging dat Haarlemmermeer de door haar verschuldigde BTW kan terugvorderen of verrekenen, worden voor Werk 1 de bijdragen van de overige Partijen exclusief BTW vastgesteld. Als blijkt dat Haarlemmermeer de BTW niet kan terugvorderen of verrekenen, zal alsnog een vergoeding van dat deel van de afgedragen BTW door de overige Partijen worden verstrekt conform de verdeelsleutel van tabel 2 in Bijlage X.~~

Artikel 6 Onvoorziene omstandigheden.

- 6.1 Indien zich gedurende de looptijd van deze overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de

overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 7 Wijzigingen

- 7.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 7.2 Wijzigingen zullen als addendum aan deze overeenkomst worden gehecht.

Artikel 8 Geschillen

- 8.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 8.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter te Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 8.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 9 Inwerkingtreding en looptijd

- 9.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt vijf (5) jaar na deze datum of zoveel eerder of later als op de laatstelijk ingediende planschadeclaim en/of nadeelcompensatieclaim is besloten en dit besluit rechtens onaantastbaar is geworden.

Artikel 10 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Samenwerkingsovereenkomst betreffende de uitvoering van project Cruquiusbrug, kenmerk 1361554 \1364986, d.d. 2020
- II. Tekening of tabel toekomstig eigendom, beheer en onderhoud onderdelen Werk 1;
- III.

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in deze overeenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in drievoud,

Haarlem,

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,

.....

Gemeente Heemstede

.....

Gemeente Haarlemmermeer

.....

CONCEPT

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Toetsverslag PIP Cruquiusbrug
Datum: maandag 9 maart 2020 12:10:06
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[NOK Cruquiusbrug conceptversie 0.1 jan 2020 + opm GK.doc](#)
[SOK Cruquiusbrug concept 0.1.2 VRA1 + opm GK.doc](#)

Goedendag [redacted] en [redacted]

Hierbij SOK en NOK met opmerkingen retour. Als jullie nog vragen en opmerkingen hebben hoor ik dat graag. Er is bij ons nog wel enige onduidelijkheid over de verantwoordelijkheid van het beheer en onderhoud van de verschillende onderdelen. Ik verzoek jullie hierover contact op te nemen met [redacted] (023 - [redacted]). Voor het BTW verhaal in de NOK graag overleg met [redacted] (023 - [redacted]).

V.w.b. de vraag pip hieronder: Over de milieuaspecten dient de ODIJ i.h.k.v. vooroverleg te adviseren (akkoord/niet akkoord) en het resultaat wordt opgenomen in het pip. Oftewel, worden de conclusie in het pip over milieuaspecten onderschreven door de ODIJ en moet dit opgenomen worden in pip?

Groet,



[redacted]
Afdeling Ruimtelijk Beleid

023- [redacted] | [redacted]@heemstede.nl | Raadhuisplein 1 | 2101 HA | Heemstede



Van: [redacted] [mailto:[redacted]@noord-holland.nl]

Verzonden: maandag 24 februari 2020 11:39

Aan: [redacted]@heemstede.nl>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: Toetsverslag PIP Cruquiusbrug

Goedemorgen [redacted],

In december had ik gevraagd om de 90% versie van de PIP documenten door te nemen en jullie bevindingen met ons te delen.

De ontvangen opmerkingen hebben wij met ons ingenieursbureau gedeeld waarna zij dit voor een groot deel verwerkt hebben in de stukken. En anders beargumenteerd aangegeven hebben waarom er geen aanpassingen doorgevoerd zijn. Het hiervoor opgestelde toetsverslag (zie bijlage) wil ik hierbij met je delen.

In het toetsverslag is nummer 23 en 24 geel gearceerd. Dit betreft de onderdelen *Geluid* en *Luchtkwaliteit* in de Toelichting. Hierbij was door jullie een opmerking gemaakt over advies van ODIJ (Omgevingsdienst IJmond). Zou je ons kunnen toelichten wat hierbij verwacht wordt?

Ik hoor het graag van je, alvast dank voor je reactie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Adviseur Omgevingsmanagement

T 023 514 [redacted]

M 06 [redacted]

Houtplein 33, 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Vrijdag niet aanwezig

cid:image001.jpg@01D3586A.0BB8BB70



Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 19 december 2019 11:55

Aan: [redacted] <[\[redacted\]@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl)>

Onderwerp: RE: Project Cruquiusbrug 90% versie documenten Provinciaal Inpassingsplan
Goedemorgen [redacted]

Hartelijk dank voor je tijdige terugkoppeling. Ik wacht het document via WeTransfer dan even af en zal de opmerkingen die daarin staan met de punten hieronder verzamelen en voorleggen aan ons ingenieursbureau. Mocht je collega van de afdeling Voorbereiding nog input hebben, dan ontvang ik dat graag zo snel mogelijk.

Alvast fijne feestdagen toegewenst!

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Adviseur Omgevingsmanagement

T 023 514 [redacted]

M 06 [redacted]

Houtplein 33, 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

[redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

Vrijdag niet aanwezig

cid:image001.jpg@01D3586A.0BB8BB70



Van: [redacted] <[\[redacted\]@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl)>

Verzonden: donderdag 19 december 2019 10:41

Aan: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

CC: [redacted] <[\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>; [redacted]

[redacted] <[\[redacted\]@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl)>

Onderwerp: RE: Project Cruquiusbrug 90% versie documenten Provinciaal Inpassingsplan
Goedendag [redacted],

Wij hebben het p.i.p. Cruquisbrug doorgenomen. De opmerkingen op de toelichting heb ik hierin opgenomen en zal je dit document per WeTransfer toezenden.

Verbeelding:

- Op de verbeelding lijkt het aanwezige brugwachtershuis + trap gedeeltelijk in het p.i.p. te liggen in de bestemming Verkeer en gedeeltelijk buiten het plangebied. Keuze maken of deze geheel of niet in het plan wordt opgenomen.

Regels:

- In de bestemming Verkeer zijn gebouwen/overkappingen toegestaan, zonder dat hiervoor bouwvlakken zijn opgenomen (zoals in het geldende bestemmingsplan Herziening Landgoederen en Groene Gebieden). Dit betekent dat nu binnen de bestemming overal gebouwen mogen komen. Hoewel het niet zo'n vaart zal lopen met het bouwen hiervan, lijkt dit niet verstandig.
- In de bestemming Verkeer zijn geen bepalingen voor perceel- en terreinafscheidingen opgenomen. In de bestaande situatie zijn er diverse hekwerken ed. aanwezig. Beschouwen jullie deze als bouwwerken t.b.v. geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer?

- Moet bij de bestemmingen Leiding – Hoogspanning + Waarde – Archeologie 5 + Waterstaat – Waterkering in de titel van het artikel vermeld worden dat dit een dubbelbestemming is?
- In de bestemming Waterstaat – Waterkering wijken de bouwregels af van de regels in het gelden bestemmingsplan. Er is o.m. geen maximale hoogte van de bouwwerken geen gebouwen zijnde opgenomen. Is dit niet nodig?

Het p.i.p. heb ik ook toegezonden aan ons afdeling Voorbereiding. Mogelijk hebben zij nog opmerkingen. Deze zend ik je dan z.s.m. toe.

Als je vragen of opmerkingen hebt, wet je me te vinden.

Groet,



Afdeling Ruimtelijk Beleid

023- [redacted] | [redacted]@heemstede.nl | Raadhuisplein 1 | 2101 HA | Heemstede



Van: [redacted] [mailto:[redacted]@noord-holland.nl]

Verzonden: maandag 2 december 2019 14:57

Aan: [redacted]@haarlemmermeer.nl; [redacted]@heemstede.nl;
[redacted]@rijnland.net; [redacted]@vervoerregio.nl

CC: [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: Project Cruquiusbrug 90% versie documenten Provinciaal Inpassingsplan

Beste collega's / projectpartners,

Ter voorbereiding van de PIP-inloopavond voor project Cruquiusbrug hebben jullie eind september van [redacted] de verbeelding van het provinciaal inpassingsplan toegezonden gekregen.

Inmiddels is ook de 90% versie van de Toelichting en Regels gereed, die wij graag met jullie delen. Vanwege de omvang van de bestanden zal ik de documenten per We-Transfer doorsturen.

Graag zouden wij jullie willen vragen om de documenten door te nemen en eventuele bevindingen/opmerkingen met ons ([redacted] graag meenemen in de correspondentie) te delen voor het einde van dit jaar. Wij zijn voornemens de documenten begin januari definitief te maken en nemen daarbij graag jullie terugkoppeling mee.

Mochten er nog vragen zijn naar aanleiding van bovenstaande, dan hoor ik dat graag.

Alvast dank voor jullie medewerking en reactie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Adviseur Omgevingsmanagement

T 023 [redacted]

M 06 [redacted]

Houtplein 33, 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Vrijdag niet aanwezig

cid:image001.jpg@01D3586A.0BB8BB70



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Ambtelijke vertegenwoordiging vanuit management
Datum: woensdag 22 april 2020 11:11:37
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

Beste [redacted],

Deze vraag heb ik intern neergelegd. Ik verwacht hier spoedig antwoord op te kunnen geven.
Met hartelijke groet,



[redacted]
Adviseur Verkeer en Leefomgeving
023 [redacted] | heemstede.nl | Raadhuisplein 1 | 2101 HA | Heemstede
[redacted] [redacted] [redacted]

Van: [redacted] mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl]
Verzonden: vrijdag 17 april 2020 11:42
Aan: [redacted]@heemstede.nl>; [redacted]@heemstede.nl>
CC: [redacted]@noord-holland.nl>
Onderwerp: Ambtelijke vertegenwoordiging vanuit management

Beste [redacted],

Graag wil mijn ambtelijk opdrachtgever ([redacted]) op korte termijn o.a. de SOK/NOK bespreken op management niveau (sector-/afdelingshoofd) met Haarlemmermeer ([redacted]), Heemstede, Vervoer Regio ([redacted]) en Rijnland.

Komt [redacted] hiervoor in aanmerking om vanuit Heemstede aan te schuiven?

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]
Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl
[redacted]@noord-holland.nl

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: [redacted]
Aan: [redacted] <[\[redacted\]@haarlemmermeer.nl](mailto:[redacted]@haarlemmermeer.nl)>; [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst
Datum: maandag 21 september 2020 09:40:44
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

Dag [redacted],

Ik werk toe naar een besluit over de overeenkomsten op dinsdag 6 oktober.

Gr.



[redacted]
Afdeling Ruimtelijk Beleid

023- [redacted] | [redacted] <[\[redacted\]@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl)> | Raadhuisplein 1 | 2101 HA | Heemstede

werkdagen ma, di, wo, do

Van: [redacted] [mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl]

Verzonden: vrijdag 18 september 2020 13:17

Aan: [redacted] <[\[redacted\]@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@haarlemmermeer.nl](mailto:[redacted]@haarlemmermeer.nl)> [redacted] <[\[redacted\]@haarlemmermeer.nl](mailto:[redacted]@haarlemmermeer.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl)>

CC: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

Onderwerp: RE: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst

Urgentie: Hoog

[redacted],
In mijn mail van vorige week vroeg ik deze week een reactie. Ik heb per ongeluk de datum van volgende week (25/09)genoemd.

Wanneer verwachten jullie de overeenkomsten in het dagelijks bestuur/collega B&W te hebben?

Ik werk toe naar besluit in GS op 6 oktober.

Een gezamenlijk moment ter ondertekening zal op zijn vroegst eind oktober kunne plaats vinden denk ik.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 10 september 2020 15:08

Aan: [redacted] (VRA) [redacted] <[\[redacted\]@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl)>; [redacted] - Gemeente Haarlemmermeer <[\[redacted\]@haarlemmermeer.nl](mailto:[redacted]@haarlemmermeer.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] - Rijnland <[\[redacted\]@rijnland.net](mailto:[redacted]@rijnland.net)>; [redacted] <[\[redacted\]@haarlemmermeer.nl](mailto:[redacted]@haarlemmermeer.nl)> [redacted] <[\[redacted\]@haarlemmermeer.nl](mailto:[redacted]@haarlemmermeer.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@rijnland.net](mailto:[redacted]@rijnland.net)>

CC: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

Onderwerp: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst

Beste mensen,

Voor de zomervakantie is versie 0.3 van de Samenwerkingsovereenkomst en de Nadere overeenkomst Cruquiusbrug besproken. De aanpassingen naar aanleiding van de vragen en opmerkingen zijn verwerkt. Deze

aanpassingen zijn met groen gemarkeerd in de SOK.

In de NOK zijn geen aanpassingen gedaan. Het ambitedocument is als bijlage verschoven van de NOK naar de SOK.

Link om de laatste versie te downloaden:

<https://bestanddelen.pleio.nl/?s=download&token=9ee83451-7eba-14f2-65aa-959bcc719bc8>

Graag verneem ik van jullie:

- Of deze versie gereed is voor ondertekening? Graag uiterlijk eind volgende week (25 september) een reactie.
- De verwachte datum van behandeling in het dagelijks bestuur, zodat een moment geprikt kan worden voor (fysieke) ondertekening van de bestuurders.


Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514  / M: +316 

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

 @noord-holland.nl">@noord-holland.nl

Van: ██████████
Aan: ██████████
Onderwerp: sok/nok
Datum: maandag 16 november 2020 10:42:51
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

Hallo ██████████

Ik zend vandaag collegevoorstel ondertekenen SOK/NOK naar college.

Ik wil graag zeker weten dat ik de goede versie van de documenten bijvoeg:

SOK 10 sept 2020 versie 0.4

- masterplan 1 okt 2018
- schetsontwerp 1 aug 2019
- kostenraming 11 sept 2020
- planning 25 aug 2020
- ambitiedoc. vormg. 21 jun 2019

NOK 10 sept 2020 versie 0.5

- eigendomsoverzicht 3 sept 2002

Klopt het zo?



██████████
Afdeling Ruimtelijk Beleid

023-██████████ | ██████████@heemstede.nl | Raadhuisplein 1 | 2101 HA | Heemstede



werkdagen ma, di, wo, do

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: openbaarheid bijlagen SOK/NOK
Datum: donderdag 26 november 2020 08:47:31
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

[redacted],

Ik ben blij dat je hier over afstemming zoekt.

Het GS besluit wordt ook komende dinsdag [1 december] genomen. Dit besluit komt op de openbare besluitenlijst, maar PS wordt hierover verder niet geïnformeerd en de bijlagen worden niet actief openbaar gemaakt.

Ik zou willen voorstellen om ik alleen het B&W besluit laten publiceren. De bijlagen hoeven van mij niet direct op straat te liggen. Ik heb inmiddels gezien dat de Haarlemmermeer het integrale B&W incl. SOK en bijlagen wel naar de raad heeft gestuurd. Dit heeft zover ik weet niet geleid tot vragen.

PNH treedt na ondertekening naar buiten met een nieuwsbericht. Dit is als het goed is ook afgestemd met communicatie van Heemstede.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Van: [redacted]@heemstede.nl>

Verzonden: donderdag 26 november 2020 08:35

Aan: [redacted]@Noord-Holland.nl>

Onderwerp: openbaarheid bijlagen SOK/NOK

Dag [redacted]

Komende dinsdag collegebehandeling instemming SOK/NOK. Besluit met alle bijlagen komen op de website van Heemstede. Ook kostenraming. Is dit akkoord of is dit onwenselijk en moet ik dit tegenhouden (hetgeen een kleine moeite is).

Laat even weten.

Gr.



[redacted]
Afdeling Ruimtelijk Beleid

023- [redacted] [redacted]@heemstede.nl | Raadhuisplein 1 | 2101 HA | Heemstede

werkdagen ma, di, wo, do

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug: overleg 6 februari samenwerkingsovereenkomst / PIP / start aanbesteding
Datum: donderdag 6 februari 2020 12:30:21
Bijlagen: [SOK Cruquiusbrug concept 0.1.2_VRA1 aanv RL.doc](#)

Beste [redacted]

Zoals afgesproken stuur ik je de SOK retour met de opmerkingen/aanvullingen van de kant van Rijnland.

Graag het eindconcept aan ons toezenden, zodat wij het concept SOK in ons bestuur kunnen brengen (onze portefeuillehouder moet in het bestuur gemandateerd worden om te tekenen); dat vraagt ca 2 weken (ons bestuur vergadert om de week).

Met vriendelijke groet,

[redacted]
*Procesleider (voor Omgevingswet
 en enkele projecten in Haarlem)
 Relatiemanager voor Bloemendaal,
 Heemstede, Velsen en Zandvoort*

[redacted] [@rijnland.net](mailto:[redacted]@rijnland.net)

Hoogheemraadschap van Rijnland
 Archimedesweg 1, 2333 CM Leiden
 Postbus 156, 2300 AD Leiden

www.rijnland.net

'Benieuwd naar onze nieuwsbrief? Meld je hier aan: [Aanmelden Nieuwsbrief Rijnland.](#)'

Van: [redacted] [mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl]

Verzonden: donderdag 30 januari 2020 14:38

CC: [redacted]

Onderwerp: Cruquiusbrug: overleg 6 februari samenwerkingsovereenkomst / PIP / start aanbesteding

Allen,

Volgende week donderdag staat overleg gepland voor projectgroep Cruquiusbrug.

Bespreekpunten:

1. Wijzigingen in Plan uitwerking

Toelichting op wijzigingen in het ontwerp

2. Samenwerkingsovereenkomst & Nadere overeenkomst

SOK voor de 5 partijen, de ontvangen reactie vanuit VRA is verwerkt

NOK voor PNH Heemstede en Haarlemmermeer.

3. PIP procedure

ontwerp PIP wordt in februari door GS vastgesteld.

4. Voortgang aanbesteding

toelichting op aanbestedingsprocedure en wijze van betrekken partners

Indien mogelijk ontvang ik voorafgaand aan het overleg jullie reactie op de concept versies van de overeenkomsten.

[redacted]
 Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.

Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.
Nieuws, achtergrondverhalen en interviews lees je in Rijnland Magazine. [Meld je hier aan.](#)

Het hoogheemraadschap van Rijnland hanteert servicenormen. [Lees onze servicenormen.](#)



**Samenwerkingsovereenkomst tussen
de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede, gemeente
Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap van Rijnland en
Vervoerregio Amsterdam
betreffende de uitvoering van **project Cruquiusbrug****

Concept, uitsluitend bestemd voor discussiedoeleinden

Datum: 17-01-2020
Versie: 0.1.2
zaaknummer: 1361554
document: 1364986

Datum	mutaties
17-01-2020	Opmerkingen VRA verwerkt

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van, hierna te noemen “de Provincie”
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens.....rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierna te noemen “de Gemeente Heemstede”,
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, te dezen krachtens.....rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierna te noemen “de Gemeente Haarlemmermeer”,
en
4. **Hoogheemraadschap van Rijnland**, gevestigd Archimedesweg 1 te Leiden, te dezen uitvoering gevend aan het besluit van het college van dijkgraaf en hoogheemraden van dd rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw I. van Sttensel-van Hage., hierbij te noemen “Hoogheemraadschap van Rijnland”,
en
5. **Vervoerregio Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, te dezen op grond van de volmacht van het dagelijks bestuur vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelende ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam d.d. datum 2019, hierna te noemen “**Vervoerregio**”

Verder gezamenlijk te noemen “**Partijen**”,

Overwegende dat:

- A. de Cruquiusbrug in de provinciale weg N201 over de Ringvaart bij Cruquius in eigendom en beheer is bij de Provincie en bestaat uit een oostelijk deel, Brug A en een westelijk deel, Brug B;
- B. de N201 zowel lokaal als regionaal een belangrijke verbinding is voor vrachtvervoer, woonwerk- en woon-schoolverkeer per auto, bus en fiets en inclusief de voetgangersonderdoorgang in eigendom en beheer is bij de Provincie;
- C. de Ringvaart een belangrijke vaarweg is voor beroepsvaart en recreatievaart en de Provincie hiervan vaarwegbeheerder is;
- D. de Provincie Brug A wil vervangen en Brug B wil onderhouden, de verkeerssituatie ter plaatse wil verbeteren en deze werkzaamheden circulair en energieneutraal wil laten uitvoeren;
- E. daartoe voor dit project door de Provincie een financiële reservering is vastgelegd in haar Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) ;
- F. de oeververbinding en het kruispunt van N201 met Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk in de nieuwe situatie de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming dienen te verbeteren;

- G. de Provincie de beleving van hinder door het Werk wil verminderen en gebruikers, omwonenden en bedrijven wil laten participeren in het ontwerp en de uitvoering van het project;
- H. de Provincie een studie heeft laten uitvoeren waarbij ontwerpvarianten voor het project zijn onderzocht;
- I. de gemeente Heemstede de openbare ruimte beheert ten noorden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en met de Provincie afspraken heeft gemaakt over gezamenlijke financiering voor het asfalteren van de paden tussen de voetgangersonderdoorgang en de fiets- en voetgangerspaden aan weerszijden van de N201 en verantwoordelijk is voor het dagelijks beheer van tunnel en toeleidende paden;
- J. de gemeente Haarlemmermeer de openbare ruimte beheert ten zuiden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en zich bereid heeft verklaard de nieuwe fietsonderdoorgang in eigendom en beheer te nemen;
- K. de Vervoerregio Amsterdam de busverbinding langs de N201 beheert en een financiële bijdrage vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit aan de Provincie heeft toegezegd voor het verbreden van brug A en het aanleggen van een fietsonderdoorgang ten behoeve van het vergroten van veiligheid en comfort voor het langzaam verkeer;
- L. het Hoogheemraadschap Rijnland eigenaar is van de Ringvaart bij Cruquius en verantwoordelijk voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer en het beheer van waterkeringen;
- M. een (toenmalige) Stuurgroep bestaande uit bestuurders van Partijen, een voorkeur heeft uitgesproken voor brugvariant 2, daarbij eisen en randvoorwaarden heeft gesteld en de circulaire en energieneutrale uitvoering van het project heeft onderschreven;
- N. de realisatie van het project wat betreft planning wordt afgestemd op de fasering van;
- O. de Provincie voornemens is een planologische regeling te treffen om ruimtelijke inpassing van het project mogelijk te maken;
- P. Partijen hun afspraken over de samenwerking ten behoeve van de realisatie van het project wensen vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begrip	Omschrijving
Brug A	Oostelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1932. welke aan het einde van zijn technische levensduur is en vervangen dient te worden.
Brug B	Westelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1976. welke groot onderhoud behoeft.
Project	Het project zoals opgedeeld in 2 Werken als genoemd in artikel 3.
Masterplan Cruquiusbrug	Rapport d.d. 1 oktober 2018 van Witteveen & Bos over de scope van het project (opgenomen als Bijlage I)
Voetgangsonderdoorgang	Bestaande onderdoorgang onder de N201 ten noorden van de Cruquiusbrug in Heemstede
Fietsonderdoorgang	Nieuw te bouwen fietsonderdoorgang onder de Cruquiusbrug aan de Haarlemmermeer zijde van de Ringvaart.

Artikel 2 Doel overeenkomst en scope Project

- 2.1 Partijen wensen in gezamenlijkheid de realisatie mogelijk te maken van een voor het lokale en regionale verkeer bestemde nieuwe oeververbinding over de Ringvaart volgens brugvariant 2 (zie Masterplan Cruquiusbrug, bijlage I) en daarvoor de benodigde werkzaamheden ter hand te nemen ten behoeve van het ontwerp, de financiering, het planologisch kader en de grondverwerving, de vergunningverlening, de contract- en aanbestedingsvoorbereiding, de aanleg, de verdeling van het beheer en onderhoud en de daarmee samenhangende eigendomsoverdrachten, verder te noemen 'het Project', en hun afspraken daarover vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.
- 2.2 Deze samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken op hoofdlijnen tussen Partijen. Partijen 1 t/m 3 zullen voor gedetailleerde afspraken over de realisatie van het Project een nadere overeenkomst aangaan.
- 2.3 Niet tot de scope van het Project behoren werkzaamheden in de directe omgeving zoals de herinrichting Bennebroekerdijk, ruimtelijke wijzingen in relatie tot het Haarlemmermeermuseum de Cruquius en parkeervoorzieningen voor touringcars nabij het Haarlemmermeermuseum.

Artikel 3 Project

3.1 Het Project bestaat uit 2 delen, Werk 1 en Werk 2.

3.2 Werk 1 bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Vervanging van Brug A;
2. Aanleg nieuwe fietsonderdoorgang;
3. Verlengen bestaande voetgangersonderdoorgang;
4. Aanpassing van toe leidende wegen op nieuwe situatie;
5. aanleg van verharding op hellingbanen naar voetgangersonderdoorgang.

Werk 1 wordt voor rekening en risico van partijen 1 t/m 3 en 5 uitgevoerd, zoals nader vastgelegd in artikel 9.

3.3 Werk 2 bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Groot onderhoud aan brug B;
2. Aansluiten van de Cruquiusbrug (delen A+B) op centrale afstandsbediening locatie in Heerhugowaard.

Werk 2 wordt volledig voor rekening en risico van de Provincie uitgevoerd.

Artikel 4 Voorbereiding en uitvoering

4.1 De contract- en aanbestedingsvoorbereiding, aanbesteding en de uitvoering van het Project, inclusief contractbeheersing, wordt door en uitsluitend onder verantwoordelijkheid van de Provincie uitgevoerd waarbij een UAV-gc contract uitgangspunt zal zijn.

4.2 De Provincie stelt na overleg met betrokken (vaar-)wegbeheerders en de nood- en hulpdiensten en na overleg met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, uitgangspunten vast voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van Werk. De veiligheid voor werknemers en gebruikers en het belang van goede doorstroming van het verkeer worden hierin meegenomen. Deze uitgangspunten worden meegewogen in de aanbesteding van Werk.

4.3 De Provincie spant zich tot het uiterste in om het Project ultimo 2023 gereed te hebben.

4.4 Indien de uitvoering van het Project gaat afwijken van de overeengekomen planning als opgenomen in bijlage IV, treden Partijen met elkaar in overleg over de te treffen (beheers)maatregelen.

Artikel 5 Planologische regeling

5.1 De Provincie zal voor de realisatie van de projectscope een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opstellen en in procedure brengen.

5.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan in artikel 5.1 genoemde procedure, zodanig dat deze procedures geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 6 Vergunningen en ontheffingen

6.1 Partijen zullen zich inspannen om tijdig de door hen te verlenen noodzakelijke vergunningen en ontheffingen voor het realiseren van het Project af te (doen) geven.

Artikel 7 Communicatie en participatie

- 7.1 De Provincie zal de communicatie en participatie rondom het Project verzorgen en stemt dit af met de Partijen.
- 7.2. Partijen verzorgen de communicatie en participatie rondom vergunningen en ontheffingen vanuit hun bevoegd gezag rol en stemmen dit af met de Partijen.
- 7.3 De Provincie verzorgt in afstemming met de andere partijen de communicatie met de omgeving rondom de voorbereiding en realisatie van het Project, inclusief de communicatie bij mogelijke hinder (wegverkeer, vaarverkeer) tijdens de uitvoering van het Project. De Provincie stelt hiertoe een omgevingsanalyse en communicatieplan op.

Artikel 8 Benodigde gronden en recht opstallen

- 8.1 De Provincie zal de gronden en opstallen die benodigd zijn voor de uitvoering van het Werk en in eigendom berusten bij derden, verwerven of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De te verwerven gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II. [attentie: provincie moet regelen dat voor de fietsonderdoorgang een recht van opstal wordt gevestigd bij Rijnland, als eigenaar van het water van de ringvaart]
- 8.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan de in artikel 8.1 genoemde grondverwerving, zodanig dat deze procedure(s) geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 9 Kosten en betaling

- 9.1 Voor het Project is een kostenraming opgesteld waarin de verschillende kostenposten zijn benoemd en die als basis dient voor de kostentoedeling aan Partijen (bijlage III).
- 9.2 De bijdragen van de Gemeente Heemstede en van de Gemeente Haarlemmermeer kennen, exclusief de vastgoed- en grondkosten, het karakter van een lumpsum bijdrage.
- 9.3 De Vervoerregio draagt financieel bij aan het Project middels de subsidie als genoemd in overweging K.
- 9.4 Het beschikbaar stellen van budget conform de in bijlage III onder Partijen genoemde bedragen, is onder het voorbehoud van goedkeuring door respectievelijk Provinciale Staten van Noord-Holland, Gemeenteraad van Heemstede en Gemeenteraad van Haarlemmermeer.
- 9.5 Indien op enig moment wordt verwacht of geconstateerd dat de daadwerkelijke kosten van het Project hoger zijn dan het beschikbare budget, zal de Provincie de andere Partijen hierover informeren en zo nodig met hen overleggen over te treffen beheersmaatregelen.
- 9.6 De bijdragen van Partijen als bedoeld in artikel 9.1 zullen aan de Provincie worden betaald zodra de uitvoering van de werkzaamheden aan een uitvoerende partij is gegund (zie Bijlage IV Planning).
- 9.7 Indien op verzoek van een of meerdere Partijen wordt afgeweken van de scope van het Project, komen de hogere kosten die daarvan het gevolg kunnen zijn geheel ten laste van de Partij(en) die het verzoek heeft (hebben) gedaan. Een dergelijk verzoek, te richten aan de Provincie, kan slechts in schriftelijke vorm worden gedaan.

Artikel 10 Samenwerkingsstructuur

- 10.1 Partijen werken gedurende de looptijd van deze overeenkomst samen in een ambtelijke Projectgroep.

- 10.2 De Projectgroep fungeert als overlegorgaan tijdens de uitvoering van het Project. De Projectgroep staat onder voorzitterschap van de Provincie en zal bestaan uit tenminste één ambtelijk afgevaardigde van de respectievelijke Partijen. De Projectgroep heeft binnen het kader van de uitvoering van deze overeenkomst tot taak:
- a) het bewaken van het kwaliteitsniveau bij het realiseren van het Project;
 - b) het volgen, coördineren en waar nodig bijsturen van de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - c) het voeren van overleg met betrekking tot alle zaken die van belang zijn voor de uitvoering van deze overeenkomst;
 - d) het waar nodig (doen) informeren van derden c.q. voeren van overleg met derden over de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - e) het voorleggen van besluiten die belangrijke wijzigingen op de (uitgangspunten van de) overeenkomst tot gevolg zouden kunnen hebben aan de daartoe bevoegde organen van partijen;
- 10.3 De Provincie verzorgt het secretariaat van de Projectgroep.
- 10.4 Partijen verschaffen elkaar in de Projectgroep binnen een open proces van uitwisseling de (financiële) informatie over de uitvoering van deze overeenkomst die redelijkerwijs voor de andere partij van belang kan zijn.
- 10.5 Indien de Projectgroep dit noodzakelijk acht kan een bestuurlijk overleg worden georganiseerd waarin bestuurders van Partijen besluitpunten als bedoeld in artikel 10.2 onder e. krijgen voorgelegd teneinde de voortgang van het Project te waarborgen.

Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden.

- 11.1 Indien zich gedurende de looptijd van de overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 12 Wijzigingen

- 12.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 12.2 Wijzigingen zullen als addendum aan de overeenkomst worden gehecht.

Artikel 13 Geschillen

- 13.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 13.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter van de rechtbank Noord-Holland, locatie Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 13.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 14 Looptijd

14.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt uiterlijk één jaar nadat de financiële afwikkeling van het Project heeft plaatsgevonden.

Artikel 15 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Masterplan Cruquiusbrug, versie 1 oktober 2018 kenmerk 108509/18-014.889
 - a. Tekening PNH- Nieuwe situatie brug over de Ringvaart, schetsontwerp d.d. 01-08-2019
- II. Tekeningen te verwerven gronden/ of: toekomstige beheergrenzen;
- III. Kostenraming d.d. 03-05-2019;
- IV. Planning d.d. 19-11-2019

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in de overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in de overeenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in vijfvoud,

Haarlem,

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,

Gemeente Heemstede

.....

Gemeente Haarlemmermeer

.....

Hoogheemraadschap van Rijnland

.....

Vervoerregio Amsterdam

.....
Portefeuillehouder

Van: [redacted]
Aan: [redacted] [@haarlemmermeer.nl](mailto:[redacted]@haarlemmermeer.nl)
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst
Datum: vrijdag 18 september 2020 13:29:41

Ha [redacted]

Ik was in de veronderstelling dat [redacted] zou reageren. Maar hierbij, alsnog een reactie. Vanuit de Vervoerregio zijn er geen aanpassingen in deze SOK meer nodig. Wel zien we nu een typefoutje in de titel van de kostenraming. Goed deze nog even weg te werken. Qua besluitvorming kan de Vervoerregio de samenwerkingsovereenkomst op 5 november in haar DB laten goedkeuren. Helaas kan dit niet sneller vanwege het uitvallen van een vergadering door het herfstreces. Omdat er geen spannende besluiten voorliggen, de financiële bijdrage loopt immers via het subsidieproces, verwachten wij geen gekke dingen in het DB." Mocht een tekenmoment echt eind oktober al volgen dan tekenen wij onder voorbehoud van instemming door ons DB. Maar liever een tekenmoment na 5 november

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Projectbegeleider

T 020 [redacted]

M 06 [redacted]

E [redacted] [@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl)

AANWEZIG: maandag t/m donderdag

Van: [redacted]@Noord-Holland.nl>

Verzonden: vrijdag 18 september 2020 13:17

Aan: [redacted]@heemstede.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@haarlemmermeer.nl) [redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]@vervoerregio.nl>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: RE: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst

Urgentie: Hoog

[redacted],
 In mijn mail van vorige week vroeg ik deze week een reactie. Ik heb per ongeluk de datum van volgende week (25/09)genoemd.

Wanneer verwachten jullie de overeenkomsten in het dagelijks bestuur/collega B&W te hebben?

Ik werk toe naar besluit in GS op 6 oktober.

Een gezamenlijk moment ter ondertekening zal op zijn vroegst eind oktober kunne plaats vinden denk ik.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 10 september 2020 15:08

Aan: [redacted] (VRA) [redacted] [@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl)>; [redacted] [@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl)>; [redacted] - Gemeente Haarlemmermeer

[redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>;
[redacted] - Rijnland [redacted]@rijnland.net>; [redacted]
[redacted]@haarlemmermeer.nl) [redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]
[redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]@rijnland.net>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst

Beste mensen,

Voor de zomervakantie is versie 0.3 van de Samenwerkingsovereenkomst en de Nadere overeenkomst Cruquiusbrug besproken. De aanpassingen naar aanleiding van de vragen en opmerkingen zijn verwerkt. Deze aanpassingen zijn met groen gemarkeerd in de SOK.

In de NOK zijn geen aanpassingen gedaan. Het ambitiedocument is als bijlage verschoven van de NOK naar de SOK.

Link om de laatste versie te downloaden:

<https://bestanddelen.pleio.nl/?s=download&token=9ee83451-7eba-14f2-65aa-959bcc719bc8>

Graag verneem ik van jullie:

- Of deze versie gereed is voor ondertekening? Graag uiterlijk eind volgende week (25 september) een reactie.
- De verwachte datum van behandeling in het dagelijks bestuur, zodat een moment geprikt kan worden voor (fysieke) ondertekening van de bestuurders.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Disclaimer:

De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Gebruik (openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding of verstrekking) van deze informatie door derden en zij die niet gerechtigd zijn daarvan kennis te nemen, is verboden.

Indien u niet de geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen.

Vervoerregio Amsterdam is niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de inhoud van dit e-mailbericht, noch voor de tijdige ontvangst daarvan.

Aan de inhoud van e-mailberichten kunnen geen rechten worden ontleend.

Van: [redacted]
Aan: [redacted] - Gemeente Haarlemmermeer; [redacted];
 [redacted] @rijnland; [redacted] @haarlemmermeer.nl; [redacted];
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst
Datum: maandag 21 september 2020 08:14:01

Beste [redacted]

Wat later een reactie vanuit mijn zijde, even op vakantie geweest. Vanuit de Vervoerregio zijn er geen aanpassingen in deze SOK meer nodig. Wel zien we nu een typfoutje in de titel van de kostenraming. Goed deze nog even weg te werken. Qua besluitvorming kan de Vervoerregio de samenwerkingsovereenkomst op 5 november in haar DB laten goedkeuren. Helaas kan dit niet sneller vanwege het uitvallen van een vergadering door het herfstreces. Omdat er geen spannende besluiten voorliggen, de financiële bijdrage loopt immers via het reguliere subsidieproces, verwachten wij geen gekke dingen in het DB/rond deze besluitvorming. Voor vragen weet je me te vinden.

Van: [redacted]@Noord-Holland.nl>
Verzonden: donderdag 10 september 2020 15:08
Aan: [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]
 [redacted]@heemstede.nl>; [redacted] - Gemeente Haarlemmermeer
 [redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>;
 [redacted] - Rijnland [redacted]@rijnland.net>; [redacted]
 [redacted]@haarlemmermeer.nl) [redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]
 [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]@rijnland.net>
CC: [redacted]@noord-holland.nl>
Onderwerp: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst

Beste mensen,

Voor de zomervakantie is versie 0.3 van de Samenwerkingsovereenkomst en de Nadere overeenkomst Cruquiusbrug besproken. De aanpassingen naar aanleiding van de vragen en opmerkingen zijn verwerkt. Deze aanpassingen zijn met groen gemarkeerd in de SOK.

In de NOK zijn geen aanpassingen gedaan. Het ambitiedocument is als bijlage verschoven van de NOK naar de SOK.

Link om de laatste versie te downloaden:

<https://bestandendelen.pleio.nl/?s=download&token=9ee83451-7eba-14f2-65aa-959bcc719bc8>

Graag verneem ik van jullie:

- Of deze versie gereed is voor ondertekening? Graag uiterlijk eind volgende week (25 september) een reactie.
- De verwachte datum van behandeling in het dagelijks bestuur, zodat een moment geprikt kan worden voor (fysieke) ondertekening van de bestuurders.

[redacted]
 Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Disclaimer:

De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Gebruik (openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding of verstrekking) van deze informatie door derden en zij die niet gerechtigd zijn daarvan kennis te nemen, is verboden.

Indien u niet de geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen.

Vervoerregio Amsterdam is niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de inhoud van dit e-mailbericht, noch voor de tijdige ontvangst daarvan.

Aan de inhoud van e-mailberichten kunnen geen rechten worden ontleend.

Van: [redacted]
Aan: [redacted] [@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl); [redacted] [\[haarlemmermeer\]](mailto:[redacted]@haarlemmermeer.nl);
Cc: [redacted]
Onderwerp: Cruquiusbrug: Concept Samenwerkingsovereenkomst
Datum: vrijdag 10 januari 2020 15:00:49
Bijlagen: [SOK Cruquiusbrug concept versie 0.1 5 december 2019.doc](#)

Beste projectgroep leden,
Bijgaand stuur ik jullie de concept Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor project Cruquiusbrug. Naast deze SOK zal er tussen Noord-Holland, Heemstede en Haarlemmermeer een Nader Overeenkomst (NOK) worden afgesloten, waarin opgenomen verdeling kosten (incl. BTW paragraaf, verdeling beheer en eigendom e.d.). Ik hoop jullie eind volgende week hiervan een concept toe te sturen.

[redacted] zal jullie benaderen om begin februari een projectgroep in te plannen.
[redacted]

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl



**Samenwerkingsovereenkomst tussen
de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede, gemeente
Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap van Rijnland en
Vervoerregio Amsterdam
betreffende de uitvoering van **project Cruquiusbrug****

Concept, uitsluitend bestemd voor discussiedoeleinden

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van, hierna te noemen “de Provincie”
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens.....rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierna te noemen “de Gemeente Heemstede”,
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, te dezen krachtens.....rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierna te noemen “de Gemeente Haarlemmermeer”,
en
4. **Hoogheemraadschap van Rijnland**, gevestigd Archimedesweg 1 te Leiden, te dezen krachtens..... rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierbij te noemen “Hoogheemraadschap van Rijnland”,
en
5. **Vervoerregio Amsterdam**, gevestigd Jodenbreestraat 25 te Amsterdam, te dezen krachtens..... rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierbij te noemen “Vervoerregio Amsterdam”.

Verder gezamenlijk te noemen “**Partijen**”,

Overwegende dat:

- A. de Cruquiusbrug in de provinciale weg N201 over de Ringvaart bij Cruquius in eigendom en beheer is bij de Provincie en bestaat uit een oostelijk deel, Brug A en een westelijk deel, Brug B;
- B. de N201 zowel lokaal als regionaal een belangrijke verbinding is voor vrachtvervoer, woonwerk- en woon-schoolverkeer per auto, bus en fiets en inclusief de voetgangersonderdoorgang in eigendom en beheer is bij de Provincie;
- C. de Ringvaart een belangrijke vaarweg is voor beroepsvaart en recreatievaart en de Provincie hiervan vaarwegbeheerder is;
- D. de Provincie Brug A wil vervangen en Brug B wil onderhouden, de verkeerssituatie ter plaatse wil verbeteren en deze werkzaamheden circulair en energieneutraal wil laten uitvoeren;
- E. daartoe voor dit project door de Provincie een financiële reservering is vastgelegd in haar Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) ;
- F. de oeververbinding en het kruispunt van N201 met Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk in de nieuwe situatie de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming dienen te verbeteren;
- G. de Provincie de beleving van hinder door het Werk wil verminderen en gebruikers, omwonenden en bedrijven wil laten participeren in het ontwerp en de uitvoering van het project;
- H. de Provincie een studie heeft laten uitvoeren waarbij ontwerpvarianten voor het project zijn onderzocht;

- t. de gemeente Heemstede de openbare ruimte beheert ten noorden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en met de Provincie afspraken heeft gemaakt over gezamenlijke financiering voor het asfalteren van de paden tussen de voetgangersonderdoorgang en de fiets- en voetgangerspaden aan weerszijden van de N201 en verantwoordelijk is voor het dagelijks beheer van tunnel en toeleidende paden;
- J. de gemeente Haarlemmermeer de openbare ruimte beheert ten zuiden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en zich bereid heeft verklaard de nieuwe fietsonderdoorgang in eigendom en beheer te nemen;
- K. de Vervoerregio Amsterdam de busverbinding langs de N201 beheert en een subsidie heeft verleend aan de Provincie voor het verbreden van brug A ten behoeve van het vergroten van veiligheid en comfort voor het langzaam verkeer;
- L. het Hoogheemraadschap Rijnland eigenaar is van de Ringvaart bij Cruquius en verantwoordelijk voor de waterkwaliteit en -kwantiteit;
- M. een (toenmalige) Stuurgroep bestaande uit bestuurders van Partijen, een voorkeur heeft uitgesproken voor brugvariant x, daarbij eisen en randvoorwaarden heeft gesteld en de circulaire en energieneutrale uitvoering van het project heeft onderschreven;
- N. de realisatie van het project wat betreft planning wordt afgestemd op de fasering van
- O. de Provincie voornemens is een planologische regeling te treffen om ruimtelijke inpassing van het project mogelijk te maken;
- P. Partijen hun afspraken over de samenwerking ten behoeve van de realisatie van het project wensen vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begrip	Omschrijving
Brug A	Oostelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1932. welke aan het einde van zijn technische levensduur is en vervangen dient te worden.
Brug B	Westelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1976. welke groot onderhoud behoeft.
Project	Het project zoals opgedeeld in 2 Werken als genoemd in artikel 3.
Masterplan Cruquiusbrug	Rapport d.d. 1 oktober 2018 van Witteveen & Bos over de scope van het project (opgenomen als Bijlage I)
Voetgangersonderdoorgang	Bestaande onderdoorgang onder de N201 ten noorden van de Cruquiusbrug in Heemstede
Fietsonderdoorgang	Nieuw te bouwen fietsonderdoorgang onder de Cruquiusbrug aan de Haarlemmermeer zijde van de Ringvaart.

Artikel 2 Doel overeenkomst en scope Project

- 2.1 Partijen wensen in gezamenlijkheid de realisatie mogelijk te maken van een voor het lokale en regionale verkeer bestemde nieuwe oeververbinding over de Ringvaart volgens brugvariant **x** (zie Masterplan Cruquisbrug, bijlage I) en daarvoor de benodigde werkzaamheden ter hand te nemen ten behoeve van het ontwerp, de financiering, het planologisch kader en de grondverwerving, de contract- en aanbestedingsvoorbereiding, de aanleg, de verdeling van het beheer en onderhoud en de daarmee samenhangende eigendomsoverdrachten, verder te noemen 'het Project', en hun afspraken daarover vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.
- 2.2 Deze samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken op hoofdlijnen tussen Partijen. Partijen 1 t/m 3 zullen voor gedetailleerde afspraken over de realisatie van het Project een nadere overeenkomst aangaan.
- 2.3 Niet tot de scope van het Project behoren werkzaamheden in de directe omgeving zoals de herinrichting Bennebroekerdijk, ruimtelijke wijzingen in relatie tot het Haarlemmermeermuseum de Cruquius en parkeervoorzieningen voor touringcars nabij het Haarlemmermeermuseum.

Artikel 3 Project

- 3.1 Het Project bestaat uit 2 delen, Werk 1 en Werk 2.
- 3.2 Werk 1 bestaat uit de volgende onderdelen:
 1. Vervanging van Brug A;
 2. Aanleg nieuwe fietsonderdoorgang;
 3. Verlengen bestaande voetgangersonderdoorgang;
 4. Aanpassing van toe leidende wegen op nieuwe situatie;
 5. aanleg van verharding op hellingbanen naar voetgangersonderdoorgang.

Werk 1 wordt voor rekening en risico van partijen 1 t/m 3 en 5 uitgevoerd, zoals nader vastgelegd in artikel 9.
- 3.3 Werk 2 bestaat uit de volgende onderdelen:
 1. Groot onderhoud aan brug B;
 2. Aansluiten van de Cruquiusbrug (delen A+B) op centrale afstandsbediening locatie in Heerhugowaard.

Werk 2 wordt volledig voor rekening en risico van de Provincie uitgevoerd.

Artikel 4 Voorbereiding en uitvoering

- 4.1 De contract- en aanbestedingsvoorbereiding, aanbesteding en de uitvoering van het Project, inclusief contractbeheersing, wordt door en uitsluitend onder verantwoordelijkheid van de Provincie uitgevoerd waarbij een UAV-gc contract uitgangspunt zal zijn.
- 4.2 De Provincie stelt na overleg met betrokken (vaar-)wegbeheerders en de nood- en hulpdiensten en na overleg met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, uitgangspunten vast voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van Werk. De veiligheid voor werknemers en gebruikers en het belang van goede doorstroming van het verkeer worden hierin meegenomen. Deze uitgangspunten worden meegewogen in de aanbesteding van Werk.

- 4.3 De Provincie spant zich tot het uiterste in om het Project ultimo 2023 gereed te hebben.
- 4.4 Indien de uitvoering van het Project gaat afwijken van de overeengekomen planning als opgenomen in bijlage IV, treden Partijen met elkaar in overleg over de te treffen (beheers)maatregelen.

Artikel 5 Planologische regeling

- 5.1 De Provincie zal voor de realisatie van de projectscope een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opstellen en in procedure brengen.
- 5.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan in artikel 5.1 genoemde procedure, zodanig dat deze procedures geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 6 Vergunningen en ontheffingen

- 6.1 Partijen zullen zich inspannen om tijdig de door hen te verlenen noodzakelijke vergunningen en ontheffingen voor het realiseren van het Project af te (doen) geven.

Artikel 7 Communicatie en participatie

- 7.1 De Provincie zal de communicatie en participatie rondom het Project verzorgen en stemt dit af met de Partijen.
- 7.2 Partijen verzorgen de communicatie en participatie rondom vergunningen en ontheffingen vanuit hun bevoegd gezag rol en stemmen dit af met de Partijen.
- 7.3 De Provincie verzorgt in afstemming met de andere partijen de communicatie met de omgeving rondom de voorbereiding en realisatie van het Project, inclusief de communicatie bij mogelijke hinder (wegverkeer, vaarverkeer) tijdens de uitvoering van het Project. De Provincie stelt hiertoe een omgevingsanalyse en communicatieplan op.

Artikel 8 Benodigde gronden en recht opstallen

- 8.1 De Provincie zal de gronden en opstallen die benodigd zijn voor de uitvoering van het Werk en in eigendom berusten bij derden, verwerven of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De te verwerven gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.
- 8.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan de in artikel 8.1 genoemde grondverwerving, zodanig dat deze procedure(s) geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 9 Kosten en betaling

- 9.1 Voor het Project is een kostenraming opgesteld waarin de verschillende kostenposten zijn benoemd en die als basis dient voor de kostentoedeling aan Partijen (bijlage III).
- 9.2 De bijdragen van de Gemeente Heemstede en van de Gemeente Haarlemmermeer kennen, exclusief de vastgoed- en grondkosten, het karakter van een lumpsum bijdrage.
- 9.3 De Vervoerregio draagt financieel bij aan het Project middels de subsidie als genoemd in overweging J.
- 9.4 Het beschikbaar stellen van budget conform de in bijlage III onder Partijen genoemde bedragen, is onder het voorbehoud van goedkeuring door respectievelijk Provinciale

Staten van Noord-Holland, Gemeenteraad van Heemstede en Gemeenteraad van Haarlemmermeer.

- 9.5 Indien op enig moment wordt verwacht of geconstateerd dat de daadwerkelijke kosten van het Project hoger zijn dan het beschikbare budget, zal de Provincie de andere Partijen hierover informeren en zo nodig met hen overleggen over te treffen beheersmaatregelen.
- 9.6 De bijdragen van Partijen als bedoeld in artikel 9.1 zullen aan de Provincie worden betaald zodra de uitvoering van de werkzaamheden aan een uitvoerende partij is gegund (zie Bijlage IV Planning).
- 9.7 Indien op verzoek van een of meerdere Partijen wordt afgeweken van de scope van het Project, komen de hogere kosten die daarvan het gevolg kunnen zijn geheel ten laste van de Partij(en) die het verzoek heeft (hebben) gedaan. Een dergelijk verzoek, te richten aan de Provincie, kan slechts in schriftelijke vorm worden gedaan.

Artikel 10 Samenwerkingsstructuur

- 10.1 Partijen werken gedurende de looptijd van deze overeenkomst samen in een ambtelijke Projectgroep.
- 10.2 De Projectgroep fungeert als overlegorgaan tijdens de uitvoering van het Project. De Projectgroep staat onder voorzitterschap van de Provincie en zal bestaan uit tenminste één ambtelijk afgevaardigde van de respectievelijke Partijen. De Projectgroep heeft binnen het kader van de uitvoering van deze overeenkomst tot taak:
 - a) het bewaken van het kwaliteitsniveau bij het realiseren van het Project;
 - b) het volgen, coördineren en waar nodig bijsturen van de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - c) het voeren van overleg met betrekking tot alle zaken die van belang zijn voor de uitvoering van deze overeenkomst;
 - d) het waar nodig (doen) informeren van derden c.q. voeren van overleg met derden over de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - e) het voorleggen van besluiten die belangrijke wijzigingen op de (uitgangspunten van de) overeenkomst tot gevolg zouden kunnen hebben aan de daartoe bevoegde organen van partijen;
- 10.3 De Provincie verzorgt het secretariaat van de Projectgroep.
- 10.4 Partijen verschaffen elkaar in de Projectgroep binnen een open proces van uitwisseling de (financiële) informatie over de uitvoering van deze overeenkomst die redelijkerwijs voor de andere partij van belang kan zijn.
- 10.5 Indien de Projectgroep dit noodzakelijk acht kan een bestuurlijk overleg worden georganiseerd waarin bestuurders van Partijen besluitpunten als bedoeld in artikel 10.2 onder e. krijgen voorgelegd teneinde de voortgang van het Project te waarborgen.

Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden.

- 11.1 Indien zich gedurende de looptijd van de overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 12 Wijzigingen

- 12.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 12.2 Wijzigingen zullen als addendum aan de overeenkomst worden gehecht.

Artikel 13 Geschillen

- 13.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 13.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter van de rechtbank Noord-Holland, locatie Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 13.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 14 Looptijd

- 14.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt uiterlijk één jaar nadat de financiële afwikkeling van het Project heeft plaatsgevonden.

Artikel 15 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Masterplan Cruquiusbrug, versie 1 oktober 2018 kenmerk 108509/18-014.889
 - a. Tekening PNH- Nieuwe situatie brug over de Ringvaart, schetsontwerp d.d. 01-08-2019
- II. Tekeningen te verwerven gronden/ of: toekomstige beheergrenzen;
- III. Kostenraming d.d. 03-05-2019;
- IV. Planning d.d. 19-11-2019

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in de overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in de overeenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in vijfvoud,

Haarlem,

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,

Gemeente Heemstede

.....

Gemeente Haarlemmermeer

.....

Hoogheemraadschap van Rijnland

.....

Vervoerregio Amsterdam

.....



**Samenwerkingsovereenkomst tussen
de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede, gemeente
Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap van Rijnland en
Vervoerregio Amsterdam
betreffende de uitvoering van **Project Cruquiusbrug****

Concept, uitsluitend bestemd voor discussiedoeleinden

Datum: 17-01-2020
Versie: 0.1.2
zaaknummer: 1361554
document: 1364986

Datum	mutaties
17-01-2020	Opmerkingen VRA verwerkt

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van, hierna te noemen “de Provincie”
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtensrechtsgeldig vertegenwoordigd door, handelende ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van hierna te noemen “de Gemeente Heemstede”,
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, te dezen krachtens.....rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierna te noemen “de Gemeente Haarlemmermeer”,
en
4. **Hoogheemraadschap van Rijnland**, gevestigd Archimedesweg 1 te Leiden, te dezen krachtens..... rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierbij te noemen “Hoogheemraadschap van Rijnland”,
en
5. **Vervoerregio Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, te dezen op grond van de volmacht van het dagelijks bestuur vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelende ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam d.d. datum 2019, hierna te noemen “**Vervoerregio**”

Verder gezamenlijk te noemen “**Partijen**”,

Overwegende dat:

- A. de Cruquiusbrug in de provinciale weg N201 over de Ringvaart bij Cruquius in eigendom en beheer is bij de Provincie en bestaat uit een oostelijk deel, Brug A en een westelijk deel, Brug B;
- B. de N201 zowel lokaal als regionaal een belangrijke verbinding is voor vrachtvervoer, woonwerk- en woon-schoolverkeer per auto, bus en fiets en inclusief de voetgangersonderdoorgang in eigendom en beheer is bij de Provincie;
- C. de Ringvaart een belangrijke vaarweg is voor beroepsvaart en recreatievaart en de Provincie hiervan vaarwegbeheerder is;
- D. de Provincie Brug A wil vervangen en Brug B wil onderhouden, de verkeerssituatie ter plaatse wil verbeteren en deze werkzaamheden circulair en energieneutraal wil laten uitvoeren;
- E. daartoe voor dit project door de Provincie een financiële reservering is vastgelegd in haar Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) ;
- F. de oeververbinding en het kruispunt van N201 met Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk in de nieuwe situatie de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming dienen te verbeteren;

- G. de Provincie de beleving van hinder door het Werk wil verminderen en gebruikers, omwonenden en bedrijven wil laten participeren in het ontwerp en de uitvoering van het project;
- H. de Provincie een studie heeft laten uitvoeren waarbij ontwerpvarianten voor het project zijn onderzocht;
- I. de gemeente Heemstede de openbare ruimte beheert ten noorden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en met de Provincie afspraken heeft gemaakt over gezamenlijke financiering voor het asfalteren van de paden tussen de voetgangersonderdoorgang en de fiets- en voetgangerspaden aan weerszijden van de N201 en verantwoordelijk is voor het dagelijks beheer van tunnel en toeleidende paden;
- J. de gemeente Haarlemmermeer de openbare ruimte beheert ten zuiden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en zich bereid heeft verklaard de nieuwe fietsonderdoorgang in eigendom en beheer te nemen;
- K. de Vervoerregio Amsterdam de busverbinding langs de N201 beheert en een financiële bijdrage vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit aan de Provincie heeft toegezegd voor het verbreden van brug A en het aanleggen van een fietsonderdoorgang ten behoeve van het vergroten van veiligheid en comfort voor het langzaam verkeer;
- L. het Hoogheemraadschap Rijnland eigenaar is van de Ringvaart bij Cruquius en verantwoordelijk is voor de waterkwaliteit en -kwantiteit;
- M. een (toenmalige) Stuurgroep bestaande uit bestuurders van Partijen, een voorkeur heeft uitgesproken voor brugvariant 2, daarbij eisen en randvoorwaarden heeft gesteld en de circulaire en energieneutrale uitvoering van het project heeft onderschreven;
- N. de realisatie van het project wat betreft planning wordt afgestemd op de fasering van
- O. de Provincie voornemens is een planologische regeling te treffen om ruimtelijke inpassing van het project mogelijk te maken;
- P. Partijen hun afspraken over de samenwerking ten behoeve van de realisatie van het project wensen vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begrip	Omschrijving
Brug A	Oostelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1932. welke aan het einde van zijn technische levensduur is en vervangen dient te worden.
Brug B	Westelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1976. welke groot onderhoud behoeft.
Project Cruquiusbrug	Het project zoals opgedeeld in 2 Werken als genoemd in artikel 3.
Masterplan Cruquiusbrug	Rapport d.d. 1 oktober 2018 van Witteveen & Bos over de scope van het project (opgenomen als Bijlage I)
Voetgangsonderdoorgang	Bestaande onderdoorgang onder de N201 ten noorden van de Cruquiusbrug in Heemstede
Fietsonderdoorgang	Nieuw te bouwen fietsonderdoorgang onder de Cruquiusbrug aan de Haarlemmermeer zijde van de Ringvaart.

Artikel 2 Doel overeenkomst en scope Project

- 2.1 Partijen wensen in gezamenlijkheid de realisatie mogelijk te maken van een voor het lokale en regionale verkeer bestemde nieuwe oeververbinding over de Ringvaart volgens brugvariant 2 (zie Masterplan Cruquiusbrug, Bijlage I) en daarvoor de benodigde werkzaamheden ter hand te nemen ten behoeve van het ontwerp, de financiering, het planologisch kader en de grondverwerving, de contract- en aanbestedingsvoorbereiding, de aanleg, de verdeling van het beheer en onderhoud en de daarmee samenhangende eigendomsoverdrachten, verder te noemen 'het Project', en hun afspraken daarover vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.
- 2.2 Deze samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken op hoofdlijnen tussen Partijen. Partijen 1 t/m 3 zullen voor gedetailleerde afspraken over de realisatie van het Project een nadere overeenkomst aangaan.
- 2.3 Niet tot de scope van het Project behoren werkzaamheden in de directe omgeving zoals de herinrichting Bennebroekerdijk, ruimtelijke wijzingen in relatie tot het Haarlemmermeermuseum de Cruquius en parkeervoorzieningen voor touringcars nabij het Haarlemmermeermuseum.

Artikel 3 Project

- 3.1 Het Project Cruquiusbrug bestaat uit 2 delen, Werk 1 en Werk 2.
- 3.2 Werk 1 bestaat uit de volgende onderdelen:
1. Vervanging van Brug A;
 2. Aanleg nieuwe fietsonderdoorgang;
 3. Verlengen bestaande voetgangersonderdoorgang;
 4. Aanpassing van toe leidende wegen op nieuwe situatie;
 5. aanleg van verharding op hellingbanen naar voetgangersonderdoorgang.
- Werk 1 wordt volledig voor rekening en risico van de Provincie partijen 1 t/m 3 en 5 uitgevoerd.
- 3.3 Werk 2 bestaat uit de volgende onderdelen:
1. Groot onderhoud aan Brug B;
 2. Aansluiten van de brug A+B op centrale afstandsbediening locatie in Heerhugowaard.
- Werk 2 wordt volledig voor rekening en risico van de Provincie uitgevoerd.

Artikel 4 Voorbereiding en uitvoering

- 4.1 De contract- en aanbestedingsvoorbereiding, aanbesteding en de uitvoering van het Project, inclusief contractbeheersing, wordt door en uitsluitend onder verantwoordelijkheid van de Provincie uitgevoerd waarbij een UAV-gc contract uitgangspunt zal zijn.
- 4.2 De Provincie stelt na overleg met betrokken (vaar-)wegbeheerders en de nood- en hulpdiensten en na overleg met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, uitgangspunten vast voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van Werk. De veiligheid voor werknemers en gebruikers en het belang van goede doorstroming van het verkeer worden hierin meegenomen. Deze uitgangspunten worden meegewogen in de aanbesteding van Werk.
- 4.3 De Provincie spant zich tot het uiterste in om het Project ultimo 2023 gereed te hebben.
- 4.4 Indien de uitvoering van het Project gaat afwijken van de overeengekomen planning als opgenomen in Bijlage IV, treden Partijen met elkaar in overleg over de te treffen (beheers)maatregelen.

Artikel 5 Planologische regeling

- 5.1 De Provincie zal voor de realisatie van de projectscope een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opstellen en in procedure brengen.
- 5.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan in artikel 5.1 genoemde procedure, zodanig dat deze procedure geen vertraging oploopt door toedoen van Partijen.

Artikel 6 Vergunningen en ontheffingen

- 6.1 Partijen zullen zich inspannen om tijdig de door hen te verlenen noodzakelijke vergunningen en ontheffingen voor het realiseren van het Project af te (doen) geven.

Artikel 7 Communicatie en participatie

- 7.1 De Provincie zal de communicatie en participatie rondom het Project verzorgen en stemt dit af met de Partijen.
- 7.2. Partijen verzorgen de communicatie en participatie rondom vergunningen en ontheffingen vanuit hun bevoegd gezag rol en stemmen dit af met de Partijen.
- 7.3 De Provincie verzorgt in afstemming met de andere partijen de communicatie met de omgeving rondom de voorbereiding en realisatie van het Project Cruquiusbrug, inclusief de communicatie bij mogelijke hinder (wegverkeer, vaarverkeer) tijdens de uitvoering van het Project Cruquiusbrug. De Provincie stelt hiertoe een omgevingsanalyse en communicatieplan op.

Artikel 8 Benodigde gronden en recht opstallen

- 8.1 De Provincie zal de gronden en opstallen die benodigd zijn voor de uitvoering van het Werk en in eigendom berusten bij derden, verwerven of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De te verwerven gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.
- 8.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan de in artikel 8.1 genoemde grondverwerving, zodanig dat deze procedure(s) geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 9 Kosten en betaling

- 9.1 Voor het Project Cruquiusbrug is een kostenraming opgesteld waarin de verschillende kostenposten zijn benoemd en die als basis dient voor de kostentoedeling aan Partijen (Bijlage III).
- 9.2 De bijdragen van de Gemeente Heemstede en van de Gemeente Haarlemmermeer kennen, exclusief de vastgoed- en grondkosten, het karakter van een lumpsum bijdrage.
- 9.3 De Vervoerregio draagt financieel bij aan het Project middels de subsidie als genoemd in overweging K.
- 9.4 Het beschikbaar stellen van budget conform de in bijlage III onder Partijen genoemde bedragen, is onder het voorbehoud van goedkeuring door respectievelijk Provinciale Staten van Noord-Holland, Gemeenteraad van Heemstede en Gemeenteraad van Haarlemmermeer.
- 9.5 Indien op enig moment wordt verwacht of geconstateerd dat de daadwerkelijke kosten van het Project hoger zijn dan het beschikbare budget, zal de Provincie de andere partijen hierover informeren en zo nodig met hen overleggen over te treffen beheersmaatregelen.
- 9.6 De bijdragen van Partijen als bedoeld in artikel 9.1 zullen aan de Provincie worden betaald zodra de uitvoering van de werkzaamheden aan een uitvoerende partij definitief is gegund (zie Bijlage IV).
- 9.7 Indien op verzoek van een of meerdere Partijen wordt afgeweken van de scope van het Project, komen de hogere kosten die daarvan het gevolg kunnen zijn geheel ten laste van de Partij(en) die het verzoek heeft (hebben) gedaan. Een dergelijk verzoek, te richten aan de Provincie, kan slechts in schriftelijke vorm worden gedaan.

Artikel 10 Samenwerkingsstructuur

- 10.1 Partijen werken gedurende de looptijd van deze overeenkomst samen in een ambtelijke Projectgroep.

- 10.2 De Projectgroep fungeert als overlegorgaan tijdens de uitvoering van het Project Cruquiusbrug. De Projectgroep staat onder voorzitterschap van de Provincie en zal bestaan uit tenminste één ambtelijk afgevaardigde van de respectievelijke Partijen. De Projectgroep heeft binnen het kader van de uitvoering van deze overeenkomst tot taak:
- a) het bewaken van het kwaliteitsniveau bij het realiseren van het Project Cruquiusbrug;
 - b) het volgen, coördineren en waar nodig bijsturen van de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - c) het voeren van overleg met betrekking tot alle zaken die van belang zijn voor de uitvoering van deze overeenkomst;
 - d) het waar nodig (doen) informeren van derden c.q. voeren van overleg met derden over de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - e) het voorleggen van besluiten die belangrijke wijzigingen op de (uitgangspunten van de) overeenkomst tot gevolg zouden kunnen hebben aan de daartoe bevoegde organen van Partijen;
- 10.3 De Provincie verzorgt het secretariaat van de Projectgroep.
- 10.4 Partijen verschaffen elkaar in de Projectgroep binnen een open proces van uitwisseling de (financiële) informatie over de uitvoering van deze overeenkomst die redelijkerwijs voor de andere partijen van belang kan zijn.
- 10.5 Indien de Projectgroep dit noodzakelijk acht kan een bestuurlijk overleg worden georganiseerd waarin bestuurders van Partijen besluitpunten als bedoeld in artikel 10.2 onder e. krijgen voorgelegd teneinde de voortgang van het Project Cruquiusbrug te waarborgen.

Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden.

- 11.1 Indien zich gedurende de looptijd van de overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 12 Wijzigingen

- 12.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 12.2 Wijzigingen zullen als addendum aan de overeenkomst worden gehecht.

Artikel 13 Geschillen

- 13.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 13.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter van de rechtbank Noord-Holland, locatie Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 13.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der

minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 14 Looptijd

14.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt uiterlijk één jaar nadat de financiële afwikkeling van het Project heeft plaatsgevonden.

Artikel 15 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Masterplan Cruquiusbrug, versie 1 oktober 2018 kenmerk 108509/18-014.889
 - a. Tekening PNH- Nieuwe situatie brug over de Ringvaart, schetsontwerp d.d. 01-08-2019
- II. Tekeningen te verwerven gronden/ of: toekomstige beheergrenzen;
- III. Kostenraming d.d. 03-05-2019;
- IV. Planning d.d. 19-11-2019

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in deze overeenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in vijfvoud,

Haarlem,

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,

Gemeente Heemstede

.....

Gemeente Haarlemmermeer

.....

Hoogheemraadschap van Rijnland

.....

Vervoerregio Amsterdam

.....
Portefeuillehouder

Van: [redacted]
Aan: [redacted] [heemstede](#)
Cc: [redacted]
Onderwerp: Ambtelijke vertegenwoordiging vanuit management
Datum: vrijdag 17 april 2020 11:42:11

Beste [redacted],

Graag wil mijn ambtelijk opdrachtgever ([redacted]) op korte termijn o.a. de SOK/NOK bespreken op management niveau (sector-/afdelingshoofd) met Haarlemmermeer([redacted]), Heemstede, Vervoer Regio ([redacted]) en Rijnland.

Komt [redacted] hiervoor in aanmerking om vanuit Heemstede aan te schuiven?

[redacted]

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Reactie nota SOK / NOK Cruquiusbrug - verwerking geleverd commentaar

Inhoud

Reactie nota SOK / NOK Cruquiusbrug - verwerking geleverd commentaar	1
Relatie Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en Nadere overeenkomst (NOK)	1
Situatie met btw-optimalisatie:.....	1
Reacties op SOK Cruquiusbrug	2
Verwerking commentaar op de NOK.....	4
Voorstel andere artikel Bodemverontreiniging (HOV Schiphol-Oost)	5
Referentietekst BTW HOV Schiphol Oost:	6

Relatie Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en Nadere overeenkomst (NOK)

- de **SOK** = Doelstellingen te omschrijven en afspraken op hoofdlijnen tussen partijen te maken.
- De **NOK** = bedoelt voor een nadere uitwerking tussen die partijen (uitwerking investeringen, inbreng gronden, wie doet toekomstig eigendom en beheer, inrichtingseisen, nieuwe eigendoms- en beheergrenzen, toetsen en overdracht). Deze onderdelen uit de SOK halen en in de NOK stoppen.

Situatie met btw-optimalisatie:

- De aannemer geeft op de factuur aan (zo goed als praktisch mogelijk is, hoeft niet tot op het kleinste detail) welk deel van de factuur/kosten ziet op de fietsonderdoorgang. (Stel: dit bedrag is 3 miljoen).
- PNH stuurt een factuur naar Gemeente Haarlemmermeer waar het volgende op staat:

Betaling voor fietsonderdoorgang	€ 3.000.000
Btw op betaling voor fietsonderdoorgang -	€ 630.000
Min: bijdrage PNH voor fietsonderdoorgang -	€ 2.800.000.

 Resultaat: € 200.000 voor onderdoorgang + € 630.000 btw = **€ 830.000** te betalen.

Deze facturatiwijze kan op basis van een goedkeuring van de Belastingdienst.

- PNH kan de btw op de factuur van de aannemer compenseren (voor zover ziet op werk op eigen grondgebied) en de btw op die factuur die ziet op de fietsonderdoorgang, als ondernemers-btw terugvorderen bij de Belastingdienst. PNH draagt de btw op de factuur naar Haarlemmermeer, af aan de Belastingdienst.
- Gemeente Haarlemmermeer kan de btw op de factuur van PNH, compenseren bij het compensatiefonds. Dit omdat zij de economisch eigenaar worden (middels het opstalrecht) van de fietsonderdoorgang.
- Voor de volledigheid: de bijdragen die PNH ontvangt van de VRA en Heemstede, zijn (op basis van de genoemde uitgangspunten) zonder btw, hiervoor moet geen factuur uitgereikt worden.

Reacties op SOK Cruquiusbrug

Reactie	Opmerking	verwerking
VRA - MB	Opmerkingen waren al verwerkt in de versie die op 6 februari besproken is.	n.v.t.
	ondergetekende	
HHRL - EH	Ondertekening Rijnland	Verwerkt
HMST - GK	Ondertekening Heemstede	verwerkt
	Overwegingen	
HLMM - KL	Bij 'In aanmerking nemende' toevoegen waar de oorsprong van de nieuwe fietsonderdoorgang vandaan komt. Hierna pas benoemen dat de gemeente Haarlemmermeer deze in eigendom en beheer gaat nemen (nu nr. J.)	Referentie naar stuurgroep besluit 18 oktber verplaatst van M naar I. Hierdoor is de fietsonderdoorgang ook geland in de overwegingen
	Artikel 1 begrippen	
HMST - GK	Cruquiusbrug toevoegen bij begrip Project	Cruquiusbrug is toegevoegd aan de begripsomschrijving als " project Cruquiusbrug "
	Artikel 2 Doel	
	Vergunningen toevoegen aan artikel 2.1	
		Artikel 2.2 verdeling Beheer en Eigendom opgenomen, dit wordt in NOK tussen partijen 1t/m 3
HMST - GK	2.3: toegevoegd verschuiving bebouwde komgrens Heemstede	verwerkt
	Artikel 3 project	
Overleg 06-02-20	Voor rekening en risico bij 3.2 en 3.3 laten vervallen	verwerkt
	Artikel 6 vergunningen	
HLMM - KL HMST-GK	Vul aan wie verantwoordelijk is voor het aanvragen van de vergunningen en ontheffingen (artikel 6)	6.1 opgenomen dat PNH de vergunningen aanvraagt
	Artikel 7 Communicatie en participatie	
HLMM - KL	Heldere afspraken omtrent communicatie- en participatie wijze omschrijven (artikel 7) (BLVC-plan ?)	Artikel 4.2 gaat over verkeersmaatregelen BLVC hier expliciet noemen
	Artikel 8	
HMST-GK	Werk is niet gedefinieerd	Werk vervangen door Project
HLMM - KL	te verwerven gronden, verdeling beheer en eigendom. verwijderen in SOK en aan NOK koppelen.	Is opgenomen in NOK artikel
	Artikel 9 Kosten en betaling	
HMST-GK	9.2 betalingen gemeenten exclusief vastgoed- en grondkosten	Dat de kosten voor grondverwerving niet is mee genomen in de bijdrage van de gemeenten
PNH-fiscaal	9.2 artikel tekst is BTW technisch niet voldoende, een nieuwe tekst is aangeleverd	Nieuwe tekst door PNH ficaal
HMST-GK	9.3 In overweging k. heet het 'financiële bijdrage'.	
HMST-GK	9.5 Partijen en Provincie met hoofdletter	Verwerkt
HMST-GK	9.6 Aangeven dat deze in 1x worden betaald? Definitief = 'niet meer juridisch aanvechtbare vergunning'	
HMST-GK	9.7	

Reactie	Opmerking	verwerking
	Artikel 14 looptijd	
HLMM - KL	Artikel 14: tevens toevoegen juridische afwikkeling	verwerkt
HMST-GK	Wanneer vervalt de overeenkomst?	
HMST-GK	Toevoegen "en juridische"	Verwerkt
HMST-GK	Incl. nazorg	
	Artikel 15 Bijlagen	
HMST-GK	"de overeenkomst" 2x wijzigen in "deze overeenkomst"	Verwerkt
	bijlagen	
HLMM - KL	Bijlage tekening te verwerven gronden etc. verwijderen in SOK en aan NOK koppelen.	
HLMM - KL	Juridisch uitzoeken of (middels opstalrecht vanuit Rijnland) eigendom van de fietsonderdoorgang op naam van de gemeente kan komen of dat het eigendom juridisch bij de provincie moet blijven en er een beheerovereenkomst tussen provincie en gemeente komt. Indien het eerste dan in SOK opnemen. In de KES is overigens opgenomen dat de provincie eigenaar blijft. Indien dat het geval is dan in NOK het opstellen van de beheerovereenkomst opnemen.	Recht van opstal kan worden gevestigd: Brug A&B op naam van Provincie Noord-Holland Fietsonderdoorgang op naam van Haarlemmermeer. In stuurgroep 18-10-2018 is vastgesteld dat eigendom naar Haarlemmermeer gaat/kan

Verwerking commentaar op de NOK

Reactie	Opmerkingen	verwerking
	Ondergetekende	
HMST-GK	Heemstede in NOK en SOK anders gedefinieerd	In beide nu genoemd " Heemstede "
	Artikel 2 Verplichtingen	
HMST-GK	2.2 - Wie vraagt verleggingen aan?	De Provincie neemt initiatief tot verleggingen aan conform provinciale regeling.
HMST-GK	2.3 Betreft 130 m2 t.b.v. watercompensatie	
HMST-GK	2.3 Wie besluit wat noodzakelijk is?	Of grond overdracht of recht van opstal
HMST-GK	2.5 Heemstede verwerft geen gronden	3.1
	NIEUW ARTIKEL BODEMVERONTREINIGING	
HMST-GK	2.6 Heemstede aanvaardt geen aansprakelijkheid. Risico bij provincie.	Ter bespreking Zie nieuw tekstvoorstel na deze tabel 10.2
	NIEUW ARTIKEL PLANSCHADE REGELING	
		Leden 2.7 en 2.8 ondergebracht in een nieuw artikel nummer
	Artikel 3 Eigendom	
HMST-GK	3.1 Beheer en onderhoud voorzieningen waterafvoer i.v.m. watercompensatie (afvoerleidingen, kolken, zuivering) liggen bij provincie.	Inhoud opgenomen in bijlage II bij de NOK
HMST-GK	3.1 SOK maakt onderscheid in beheer en dagelijks beheer	
PNH-fiscaal	betekent dit dat de Gemeente Heemstede ook een stuk grond gaat verkrijgen mbt het voetpad/de hellingbaan? Als dat het geval is moet daar ook btw-facturatie plaats gaan vinden namelijk. We horen het graag.	Nee, hellingbanen blijven in beheer & eigendom bij PNH. Zie ook tabel in bijlage 3
HLMM - KL	3.2 Vul aan wie verantwoordelijk is voor de nazorg.	SOK 8.2 is opgenomen dat PNH dit verzorgt
	Artikel 5 BTW	
HMST-GK	5.1 - Hierover svp contact met onze financiële man Frank Leendertse (023 - 5485726) Stuurt prov. Rekening met 21% BTW?	Nee, geen BTW factuur van PNH naar Heemstede. Omdat de werkzaamheden hellingbanen plaats vinden op kadastraal eigendom PNH.
PNH-Fiscaal	Tekst uit SOK voor de BTW is overgenomen klopt dit nu?	Nieuw tekstvoorstel opgenomen.
	Artikel 8 Geschillen	
HMST-GK	Nadere overeenkomsten: Addendum? Zie 7.2	Standaard juridische tekst
	Artikel 9 Inwerkingtreding en looptijd	
HMST-GK	Is vijf jaar voldoende tijd?	
HLMM - KL	Opnemen inrichtingseisen voor de nieuwe fietsonderdoorgang zijnde de DIOR	Opgenomen in bijlage III aanvullende klanteisen HLMM
HLMM - KL	Aanvullend aan de DIOR de functionele eis opnemen: de fietsonderdoorgang	Opgenomen in bijlage III aanvullende klanteisen HLMM

	moet een veilige doorgang hebben en mag niet onder water komen te staan.	
HLMM - KL	Realiseren van een peilbaak t.b.v. de fietsonderdoorgang ter controle van de waterstand t.o.v. het maaiveld (veiligheid preventie).	Opgenomen in bijlage III aanvullende klanteisen HLMM
HLMM - KL	Realiseren van een bandenlijn op het plafond van het dek waar het fietspad (eventueel het trottoir) is terug te vinden (veiligheid preventie)	Opgenomen in bijlage III aanvullende klanteisen HLMM
HLMM - KL	Opnemen toetsen- en overdrachtsprotocol gemeente Haarlemmermeer voor de nieuwe fietsonderdoorgang (voor dit onderdeel gelden onze eigen toets eisen zoals opgenomen in de KES)	Opgenomen in bijlage III aanvullende klanteisen HLMM
HLMM - KL	Inbreng gronden en overdracht gronden na realisatie in kaart brengen. Bij wijzigingen tevens de kadastrale grenzen wijzigen.	Opgenomen in bijlage II

Voorstel andere artikel Bodemverontreiniging (HOV Schiphol-Oost)

Artikel 10. BODEMVERONTREINIGING

- 10.1 Indien blijkt bij de uitvoering van civieltechnische werken dat er als gevolg van bodemverontreiniging en/of niet gesprongen explosieven reiniging of sanering dient plaats te vinden, zal de Provincie alles in het werk stellen om de uitvoering van het project niet te laten stagneren. Haarlemmermeer zal medewerking verlenen aan de realisatie van deze sanering.
- 10.2 De Provincie draagt er zorg voor dat bodemonderzoek en sanering in het kader van de uitvoering van deze overeenkomst worden uitgevoerd overeenkomstig de regels van de Wet bodembescherming en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten, alsmede in overeenstemming met de in de Leidraad bodembescherming opgenomen beleidsregels, dan wel hiervoor in de plaats tredende regels. De sanering is voor rekening van het project. Het project zal, in samenspraak met de eigenaar van de gronden, de kosten trachten te verhalen op de vervuiler.

Referentietekst BTW HOV Schiphol Oost:

Artikel 15. BTW

- 15.1 De inkoop BTW over alle onderdelen welke binnen het Project vallen komt gedeeltelijk in aanmerking voor verrekening bij het BTW compensatiefonds bij de provincie en deels is de btw verrekenbaar via de btw-aangifte bij de provincie op basis van de huidige

15-11-2019
1317144/1317145

9

uitgangspunten in deze overeenkomst. Provincie en Haarlemmermeer zijn zelf verantwoordelijk voor het mogelijk terugvragen van de BTW.

- 15.2 De provincie zal aan Haarlemmermeer een factuur vermeerderd met omzetbelasting in rekening brengen voor de realisatie van het fietspad zodat zij haar BTW kan terugvorderen.
- 15.3 De provincie zal in overleg met het waterschap nadere afspraken maken om de btw-last voor de te verrichten werkzaamheden te beperken ten aanzien van de waterkering. Mochten deze afspraken niet tot stand komen, dan komt de niet te verrekenen BTW ten laste van het project.
- 15.4 De provincie zal in overleg met Haarlemmermeer nadere afspraken maken om de btw-last voor de te verrichten werkzaamheden te beperken ten aanzien van de mogelijke werkzaamheden aan het fietspad. Mochten deze afspraken niet tot stand komen, dan komt de niet te verrekenen BTW ten laste van het project.

Van: [redacted]
Aan: [redacted];
Cc: [redacted] [VRA](#);
Onderwerp: Cruquiusbrug: samenwerkingsovereenkomst gewijzigde versie
Datum: maandag 20 april 2020 16:51:02
Bijlagen: [NOK Cruquiusbrug conceptversie 0.2_20200417.docx](#)
[SOK Cruquiusbrug concept 0.2_20200417.docx](#)
[20200408_Cruquiusbrua_Reactie nota_SOK.docx](#)
[NOK-COB biilae II arondinbrenq.pdf](#)

Beste projectgroep leden,

Op 6 februari zijn in projectgroep verband de concepten van de SOK en NOK besproken. De geleverde reacties zijn in de nieuwe versies verwerkt, en een reactie nota is opgesteld waarin het verzameld commentaar is gebundeld.

Ik zal een overleg laten plannen voor over twee weken, zodat we kunnen toe werken naar een bespreking op management niveau en ondertekening door de bestuurders.

Past **maandag 11 mei 13:00-14:30** in de agenda's? Skype of fysiek aanwezig in Haarlem afhankelijk van de richtlijnen.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl



Nadere overeenkomst tussen
de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede en gemeente
Haarlemmermeer
betreffende de uitvoering en de overdracht van eigendom, beheer
en onderhoud van onderdelen van project Cruquiusbrug

Concept, uitsluitend bedoeld voor discussiedoeleinden

versie: 0.2
datum: 17-04-2020
zaaknummer: 1361554
document: 1364987

Datum	wijziging
24-01-2020	Check tbv PNH;CZ/JZ
30-01-2020	Ter bespreking projectgroep CQB
17-04-2020	Reacties Heemstede, Haarlemmermeer-beheer verwerkt

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde J.Olthof handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van, hierna te noemen "**Provincie**"
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens Besluit van burgemeester en wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door Mevrouw mr. A.C. Nienhuis, burgemeester van gemeente Heemstede, hierna te noemen "**Heemstede**",
3. en
4. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, te dezen krachtens.....rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierna te noemen "**Haarlemmermeer**",

Verder gezamenlijk te noemen "**Partijen**",

Overwegende dat:

- A. Partijen samen met Hoogheemraadschap Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam een Samenwerkingsovereenkomst d.d. xxx/kenmerk1361554 \1364986 zijn aangegaan over de realisatie van het project Cruquiusbrug, nader te noemen "SOK Cruquiusbrug";
- B. Partijen in aanvulling op de SOK Cruquiusbrug aanvullende afspraken wensen te maken omtrent de uitvoering van Werk 1 alsmede over het eigendom, beheer en onderhoud na oplevering van het project Cruquiusbrug.

Komen het volgende overeen:

Voor begripsbepalingen wordt verwezen naar artikel 1 van de Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 1 Doel overeenkomst

- 1.1 Conform artikel 2.2. van de SOK Cruquiusbrug, wensen Partijen gedetailleerde afspraken over de realisatie het Project (deel Werk 1) vast te leggen in onderhavige Nadere overeenkomst.

Artikel 2 Verplichtingen Partijen

Provincie

- 2.1 De Provincie verzorgt de coördinatie van het verleggen van de kabels en leidingen en neemt de eventueel noodzakelijke verlegging mee in de aanbesteding als bedoeld in artikel 4.1 van de SOK Cruquiusbrug.
- 2.2 De kosten voor de coördinatie van het verleggen van de kabels en leidingen en de eventuele verlegging als bedoeld in lid 1 zijn voor rekening van de aanvrager.

Heemstede

- 2.3 Heemstede zal de gronden en opstallen benodigd voor de uitvoering van Werk 1 en in zijn eigendom berusten om niet overdragen aan de Provincie, of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De betreffende gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.

Haarlemmermeer

- 2.4 Haarlemmermeer zal de gronden en opstallen benodigd voor de uitvoering van Werk 1 en in zijn eigendom berusten om niet overdragen aan de Provincie, of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De betreffende gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.

Artikel 3 Bodemverontreinigingen

- 3.1 Indien er sprake is van een bodemverontreiniging zodanig dat reiniging of sanering dient plaats te vinden van door Partijen ten behoeve van het Project van derden te verwerven gronden, dan wordt bij het vaststellen van de koopsom -indien mogelijk- rekening gehouden met de kosten van noodzakelijke bodemsanering en worden deze daarop in mindering gebracht. De totale kosten van het laten uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek en noodzakelijke sanering komen voor rekening van de (grond)eigenaar.
- 3.2 De eventuele saneringskosten worden gedragen door de Partij(en) die hiervoor conform vigerende wet- en regelgeving aansprakelijk is (zijn). Indien sprake is van een overschrijding van het geraamde grondverwervingsresultaat zal het onderhandelingsresultaat voor akkoord worden voorgelegd aan de Projectgroep, voordat definitieve overeenkomsten worden gesloten met verkopende partijen.

Artikel 4 Planschaderegeling

- 4.1 Aanvragen om tegemoetkoming in schade als bedoeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en voortvloeiende uit de planologische regeling zullen worden behandeld conform het gestelde in paragraaf 6.1.3. van het Besluit ruimtelijke ordening en de Verordening planschade Noord-Holland 2010. De toe te kennen tegemoetkomingen in schade zijn onderdeel van de kosten van het Project.
- 4.1 Verzoeken om nadeelcompensatie zullen worden behandeld conform de Regeling Nadeelcompensatie Infrastructurele Werken Provincie Noord-Holland 2007. De eventueel toe te kennen compensatie maakt onderdeel uit van de kosten van het Project.

Artikel 5 Eigendom, beheer en onderhoud

- 5.1 Het eigendom van de verschillende onderdelen van Werk 1 zal, zoveel als mogelijk, bij de respectievelijke partij (komen te) berusten die dat betreffende onderdeel in beheer en onderhoud heeft. De grenzen van beheer en onderhoud zullen worden vastgesteld volgens het principe dat de onderdelen die de provinciale weg (inclusief fiets- en voetpaden) betreffen bij de Provincie in beheer en onderhoud berusten en de onderdelen die gemeentelijke wegen, fiets- en voetpaden betreffen bij de respectievelijke gemeente in beheer en onderhoud berusten waarin deze onderdelen zijn gelegen (zie Bijlage II).

- 5.2 Voor zover het eigendom van de ondergrond van het in beheer en onderhoud te nemen onderdeel nog niet bij de betreffende partij berust, zal de ondergrond om niet in eigendom worden overgedragen aan deze partij door de partij bij wie het eigendom op dat moment berust. De kosten van de noodzakelijke eigendomsoverdrachten zijn onderdeel van de kosten van het Project.
- 5.3 De te realiseren Fietsonderdoorgang als onderdeel van Werk 1, zal na oplevering door de Provincie worden overgedragen aan Haarlemmermeer. De Provincie zorgt ervoor dat door het Hoogheemraadschap Rijnland een recht van opstal op het perceel van Hoogheemraadschap Rijnland wordt gevestigd ten behoeve van de Gemeente Haarlemmermeer.
- 5.4 Zodra het definitieve ontwerp van Werk 1 bekend is zullen Partijen in onderling overleg de grenzen van eigendom, beheer en onderhoud vaststellen en aangeven op een tekening. De Provincie draagt zorg voor het opstellen van deze tekening. Na akkoord door Partijen wordt de tekening als bijlage opgenomen bij deze overeenkomst.
- 5.5 Werk 1 wordt opgeleverd aan de Provincie, in samenspraak met Heemstede respectievelijk Haarlemmermeer wat betreft die areaaldelen van het werk waar de betreffende gemeente verantwoordelijk wordt voor het beheer en onderhoud. De betreffende areaaldelen worden uiterlijk zes (6) maanden na voltooiing van het opleverdossier, inclusief garantiebepalingen en instandhoudingsplannen, in eigendom, beheer en onderhoud overgedragen aan Heemstede respectievelijk Haarlemmermeer. Het beheer en onderhoud wordt door de respectievelijke gemeenten overgenomen vanaf de datum waarop de noodzakelijke eigendomsoverdrachten hebben plaatsgevonden.
- 5.6 De kosten voor beheer en onderhoud komen ten laste van de eigenaar/beheerder van het betreffende onderdeel met ingang van de datum van overdracht.

Artikel 6 Kosten en betaling

- 6.1 In aanvulling op artikel 9 lid 1 t/m 4 van de SOK Cruquiusbrug komen Partijen het volgende overeen:
De in bijlage ... genoemde Vastgoed/Grondkosten worden op basis van het verwervingsresultaat opnieuw vastgesteld en tussen Partijen verrekend bij de betaling zoals beschreven in artikel 9.6.

Artikel 7 BTW

- 7.1 De bijdrage van de Gemeente Heemstede betreft een algemene bijdrage welke niet belast is met btw.
- 7.2 De bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer is belast met btw. Het afgesproken bedrag van de bijdrage is exclusief btw. De Provincie zal aan Haarlemmermeer een factuur uitreiken met daarop de volledige kosten voor de fietsonderdoorgang, en btw over dit bedrag berekenen. Het te betalen bedrag op deze factuur zal verminderd worden tot het niveau van de afgesproken bijdrage van Haarlemmermeer, plus de btw over de gehele kosten van de fietsonderdoorgang. De Provincie kan hierdoor de btw op de factuur van de aannemer (voor zover deze ziet op de fietsonderdoorgang) terugvorderen in de btw-aangifte. De Provincie kan de overige btw op de factuur van de aannemer terugvragen bij het BTW-compensatiefonds. Gemeente Haarlemmermeer kan de btw op de factuur van de Provincie, terugvragen bij het BTW-compensatiefonds.
- 7.3 De bijdrage van de Vervoerregio betreft een subsidie welke niet belast is met btw.

Artikel 8 Onvoorziene omstandigheden.

- 8.1 Indien zich gedurende de looptijd van deze overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 9 Wijzigingen

- 9.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 9.2 Wijzigingen zullen als addendum aan deze overeenkomst worden gehecht.

Artikel 10 Geschillen

- 10.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 10.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter te Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 10.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 11 Inwerkingtreding en looptijd

- 11.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt vijf (5) jaar na deze datum of zoveel eerder of later als op de laatstelijk ingediende planschadeclaim en/of nadeelcompensatieclaim is besloten en dit besluit rechtens onaantastbaar is geworden.

Artikel 12 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Samenwerkingsovereenkomst betreffende de uitvoering van project Cruquiusbrug, kenmerk 1361554 \1364986, d.d. 2020
- II. Tekening of tabel toekomstig eigendom, beheer en onderhoud onderdelen Werk 1;
- III. Aanvullende klant eisen (KES) Haarlemmermeer aan fietsonderdoorgang.
- IV. Beeldkwaliteitsplan Cruquiusbrug

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in de Samenwerkingsovereenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in drievoud,

Haarlem,

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,

J. Olthof

.....

Gemeente Heemstede

.....

mr. A.C. Nienhuis

Gemeente Haarlemmermeer

.....

M. Ruigrok

Bijlage II Verdeling beheer en/of eigendommen

Te realiseren onderdeel	Beheer	eigendom
Watercompensatie maatregelen	Provincie	Provincie
Fietsonderdoorgang	Haarlemmermeer	Haarlemmermeer (recht van opstal)
Hellingbanen naar voetgangerstunnel	Provincie	Provincie
Cruquiusbrug (A+B)	Provincie	Provincie

CONCEPT

Bijlage III : Aanvullende klanteisen Haarlemmermeer fietsonderdoorgang

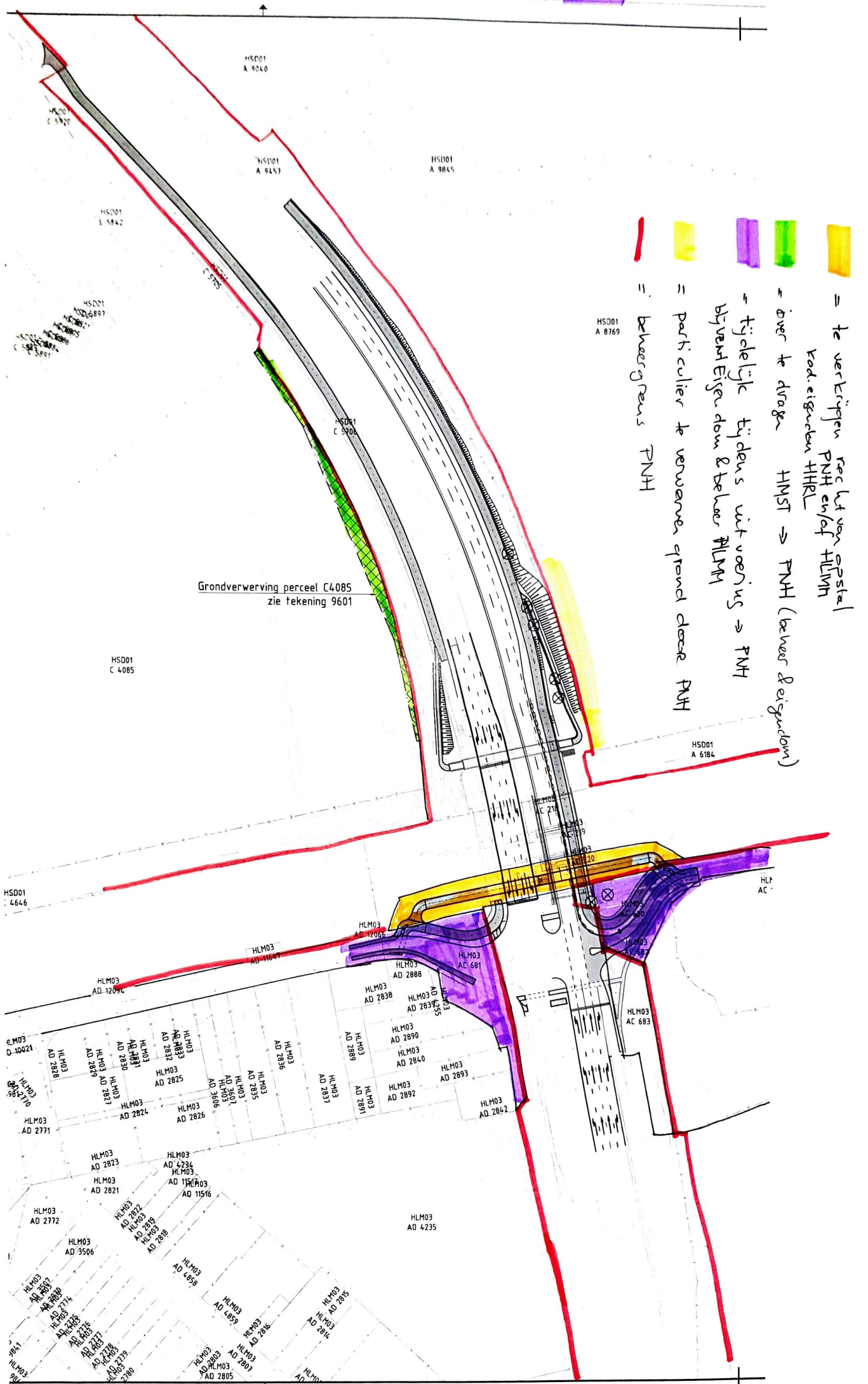
ID	Klanteisnaam	Stakeholder	Status vrijgave gewijzigd	Leidt tot Systeemeis - ID	Leidt tot Systeemeis - Eisnaam	Leidt tot Systeemeis - Eistekst
KES-0322	Normen en richtlijnen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0217	Fietsonderdoorgang - Betrouwbaarheid - Normen en richtlijnen	Het ontwerp van de 'Fietsonderdoorgang' dient te voldoen aan de eisen uit de 'CROW publicatie 351 Ontwerpwijzer fietsverkeer' en de richtlijnen van de 'ASVV 2012'.
KES-0323	Bieden bevestigingspunten voor hijsmiddelen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0302	Fietsonderdoorgang - Duurzaamheid - Bieden bevestigingspunten voor hijsmiddelen	De constructieve onderdelen dienen voorzien te zijn van bevestigingspunten voor hijsmiddelen .
KES-0324	Verwijderbaarheid onderdelen 'Fietsonderdoorgang'	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0219	Fietsonderdoorgang - Duurzaamheid - Verwijderbaarheid onderdelen 'Fietsonderdoorgang'	De 'Fietsonderdoorgang' dient zo te zijn ontworpen en gerealiseerd dat het niet mogelijk is dat er water in of op de 'Fietsonderdoorgang' loopt bij het verwijderen van het verwijderbare deel, zonder dat hiervoor aanpassingen aan de 'Fietsonderdoorgang' hoeven te worden gedaan.
KES-0325	Bereikbaarheid gladheidsbestrijding	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0214	Fietsonderdoorgang - Faciliteren wegenetwerk - Bereikbaarheid gladheidsbestrijding	Het dient mogelijk te zijn om gladheidsbestrijding middels een strooivoertuig uit te voeren t.p.v. de 'Fietsonderdoorgang'.
KES-0326	Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0182	Beweegbare kunstwerken - Veiligheid - Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten	Alle delen van de 'Beweegbare kunstwerken' dienen in alle fasen en scenario's bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten.

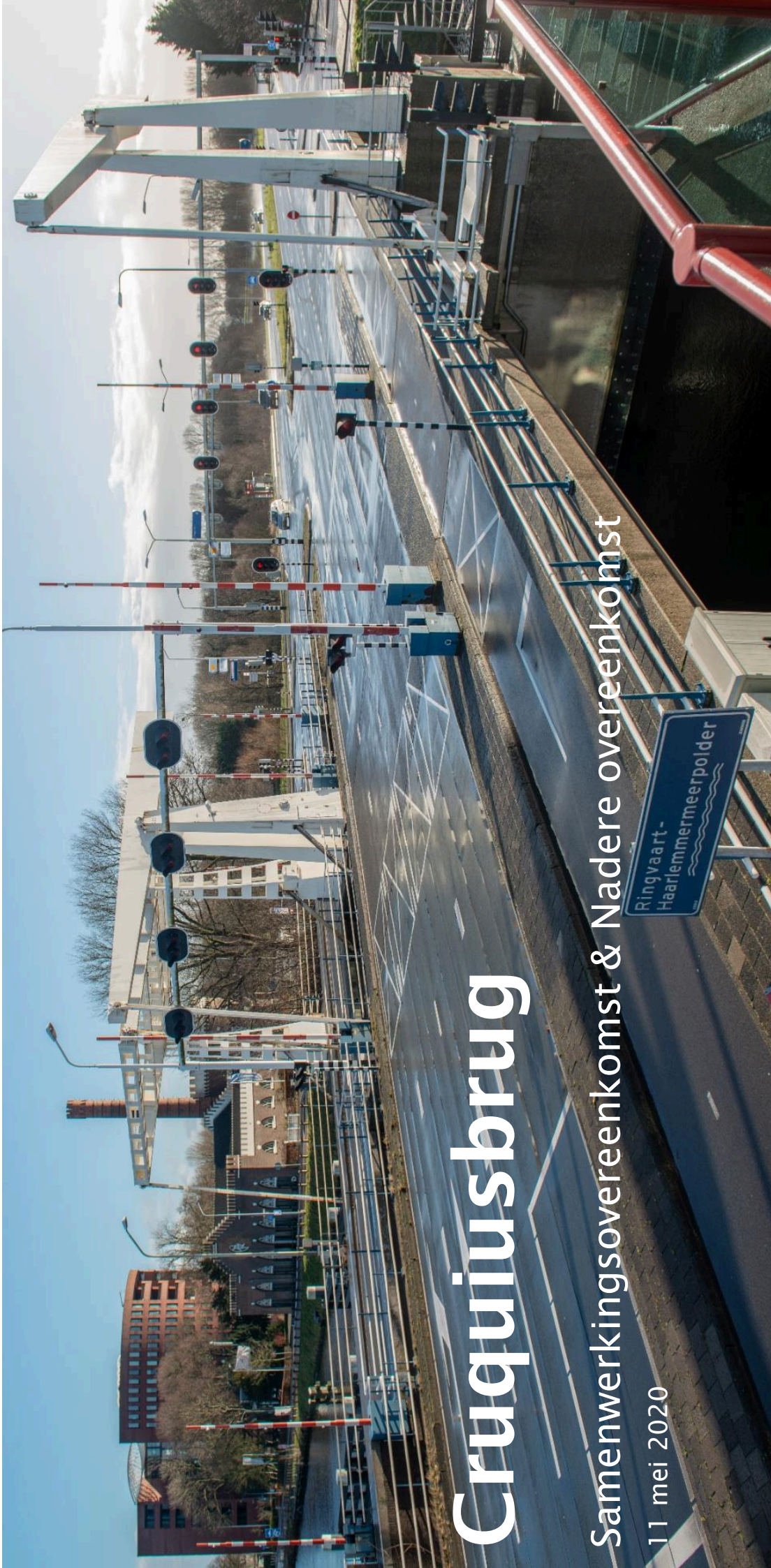
ID	Klanteisnaam	Stakeholder	Status vrijgave gewijzigd	Leidt tot Systeemeis - ID	Leidt tot Systeemeis - Eisnaam	Leidt tot Systeemeis - Eistekst
KES-0327	Inspecteerbaarheid en onderhoudbaarheid	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0211	Fietsonderdoorgang - Onderhoudbaarheid - Inspecteerbaarheid en onderhoudbaarheid	De 'Fietsonderdoorgang' dient gedurende de levensduur op een gebruikelijke en acceptabele wijze geïnspecteerd en onderhouden te kunnen worden met regulier materieel en personeel.
KES-0328	Toekomstvastheid niet-vervangbare onderdelen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0210	Fietsonderdoorgang - Toekomstvastheid - Toekomstvastheid niet-vervangbare onderdelen	De niet-vervangbare onderdelen binnen de 'Fietsonderdoorgang' dienen een ontwerplevensduur te hebben van: 100 jaar.
KES-0329	Verwijderbaarheid onderdelen 'Fietsonderdoorgang'	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0219	Fietsonderdoorgang - Duurzaamheid - Verwijderbaarheid onderdelen 'Fietsonderdoorgang'	De 'Fietsonderdoorgang' dient zo te zijn ontworpen en gerealiseerd dat het niet mogelijk is dat er water in of op de 'Fietsonderdoorgang' loopt bij het verwijderen van het verwijderbare deel, zonder dat hiervoor aanpassingen aan de 'Fietsonderdoorgang' hoeven te worden gedaan.
KES-0330	Vandalismebestendigheid	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0213	Fietsonderdoorgang - Veiligheid - Vandalismebestendigheid	De 'Fietsonderdoorgang' dient geen losse onderdelen te bevatten of onderdelen die met eenvoudig handgereedschap wegneembaar zijn.
KES-0331	Veilige aansluiting	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0080	Fietsonderdoorgang - Veiligheid - Veilige aansluiting	De 'Fietsonderdoorgang' dient vrij te zijn van de hoogteverschillen, knikken en scheuren in de bovenbouw van de weg ter plaatse van de overgang van de weg op aardenbaan en de 'Fietsonderdoorgang'. Het maximale hoogteverschil ter plaatse van het berijdbare deel dient maximaal 2 mm te zijn.

ID	Klanteisnaam	Stakeholder	Status vrijgave gewijzigd	Leidt tot Systeemeis - ID	Leidt tot Systeemeis - Eisnaam	Leidt tot Systeemeis - Eistekst
KES-0332	Voorkomen inrijdbaarheid autoverkeer	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0215	Fietsonderdoorgang- Faciliteren wegennetwerk - Voorkomen inrijdbaarheid autoverkeer	De 'Fietsonderdoorgang' dient niet toegankelijk te zijn voor (onbevoegd) autoverkeer.
KES-0333	Aanvaring door schepen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0221	Geleidewerken - Faciliteren vaarwegennetwerk - Aanvaring door schepen	De 'Geleidewerken' dienen zorg te dragen dat aanvaring van schepen op de 'Fietsonderdoorgang' voorkomen wordt.
KES-0334	Positie armaturen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0256	Openbare verlichting - gemeente - Conditioneren en inpassen - Positie armaturen	De armaturen van de 'Openbare verlichting' dienen niet op de gevel van woningen te schijnen.

- = te verkrijgen recht van opstal
- = over te dragen HNST → FNH (beheer & eigendom)
- = tijdelijk tijdens uitvoering → FNH bij vent eigen dom & beheer ALMH
- = particulier te verwerven grond door FNH
- = beheersgrens FNH

Grondverwerving perceel C4085
zie tekening 9601





Cruquiusbrug

Samenwerkingsovereenkomst & Nadere overeenkomst

11 mei 2020

Versie 0.2 16 april 2020




Samenwerkingsovereenkomst tussen
de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede, gemeente Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap van Rijnland en Vervoerregio Amsterdam
betreffende de uitvoering van **Project Cruquiusbrug**

Concept, uitbundig bestemd voor discussiebesluiten

Datum: 17-04-2020
Versie: 0.2
zaaknummer: 1361554
document: 1364986

Datum	invalida
17-01-2020	Opmerkingen VCA verwijst
17-04-2020	Kaartjes DitRijland , Heemstede, Haarlemmermeer , beheert verwijst.

Samenwerkingsovereenkomst:
Ambities en doelstellingen (Masterplan)
Kosten
samenwerkingsstructuur



Nadere overeenkomst tussen
de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede en gemeente Haarlemmermeer
betreffende de uitvoering en de overdracht van eigendom, beheer en onderhoud van onderdelen van project Cruquiusbrug

Concept, uitbundig bestemd voor discussiebesluiten

versie: 0.2
datum: 03-04-2020
zaaknummer: 1361554
document: 1364987

Datum	wijziging
24-01-2020	Check door PHM, CZ/JZ
30-01-2020	Twee inspiratie projectgroep, COG
03-04-2020	Kaartjes Heemstede, Heemstede en Haarlemmermeer verwijst

Nadere overeenkomst:
Verrekening kosten
Beheer en eigendom

Reactienota m.b.t. voorgestelde wijzigingen

Toelichting op BTW

Bodemverontreiniging - Keuze over de op te nemen passage

Escalatie niveau – MT niveau opnemen ter voorbereiding op het bestuurlijk overleg?

Bijlagen:

Financieel overzicht

Beeldkwaliteitsplan



Bespreekpunten 11 mei 2020

bijlagen

Kostenraming t.b.v. scopewijziging project N201 West - aanpassing Cruquiusbrug (300308)
 kenmerk : 1220140\1220536
 datum 16 mei 2019

Onderdeel	Raming 2018	Aandeel	Partij	Raming 2019	provincie	VRA	Heemstede	Haarlemmermeer
Groot onderhoud brug B vervangen brug A door brug van gelijke breedte	€ 13.700.000,00	100%	Provincie	€ 14.300.000	€ 14.300.000	€	€	€
Meerkosten 5m. verbreding brug A t.b.v. doorstroming en veiligheid langzaam verkeer en toekomstvastheid	€ 4.800.000,00	80%	Provincie	€ 5.600.000	€ 4.480.000	€	€	€
Fietsonderdoorgang	€ 2.300.000,00	10%	Provincie	€ 3.400.000	€ 340.000	€	€	€
		80%	VRA		€ 140.000	€	€	€
		10%	Haarlemmermeer**		€ 75.000	€	€	200.000
Asfalteren paden bij voetgangerstunnel	€ 150.000,00	50%	Provincie	€ 150.000	€	€	€	€
		50%	Heemstede		€	€	€	€
Innovaties/circulariteit *	€ 1.000.000,00	50%	Provincie	€	€	€	€	€
		50%	VRA		€	€	€	€
Overige kosten	€ 1.600.000,00	100%	Provincie	€ 1.750.000	€ 1.750.000	€	€	€
Totale projectkosten	€ 23.550.000			€ 25.200.000	€ 21.085.000	€ 3.840.000	€ 75.000	€ 200.000

* Kosten Innovaties en circulariteit zijn opgenomen in de kosten voor brug A en fietsonderdoorgang.

** Nog geen zekerheid over hogere bijdrage vanuit de gemeente Haarlemmermeer



Raming maart 2019 tbv kredietaanvragen PNH

Dekkingsbron	Bedrag
PMI*	9.700.000
PMO VIGO	9.800.000
PMO reserve Groot Onderhoud	5.700.000
Totaal projectbudget (krediet)	25.200.000

* Inclusief bijdrage derden






Bijdrage derden	Bedrag
Vervoerregio Amsterdam	3.840.000
Heemstede	75.000
Haarlemmermeer	200.000
Totaal bijdragen	4.115.000

Onderdeel	Aandeel**	Partij
Onderhoud brug B Vervanging brug A	100%	provincie
Bredere brug A dan nu	80% 20%	provincie Vervoerregio Amsterdam
Fietsonderdoorgang	10% 80% 10%	provincie Vervoerregio Amsterdam Haarlemmermeer
Hellingbanen voetgangerstunnel asfalteren	50% 50%	provincie Heemstede

** Stuurgroep 18 oktober 2018

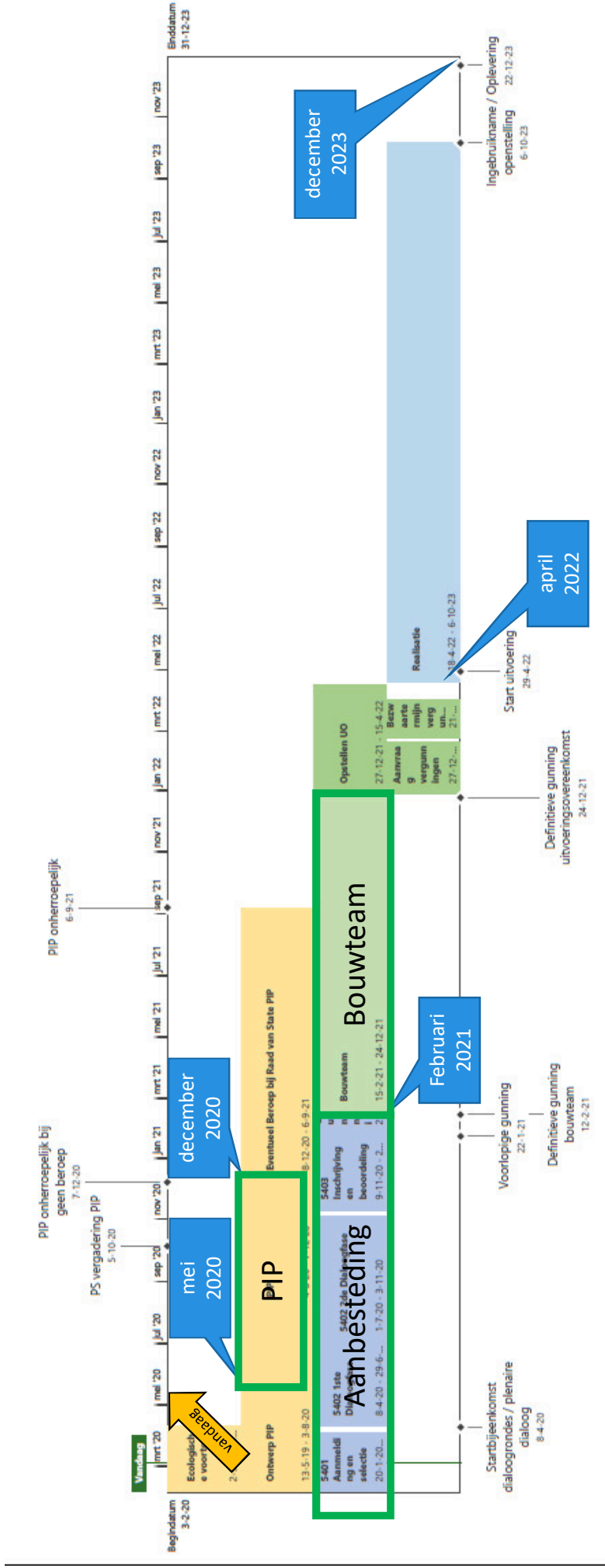


Financiële dekking & bijdrage derden

-  = te verkrijgen recht van opstal
Kad. eigendom THRL
-  = over te dragen HMST → FNH (beheer & eigendom)
-  = tijdelijk tijdens uitvoering → FNH
blyvend Eigendom & beheer PNM
-  = particulier te verwerven grond door FNH
-  = beheergrens FNH

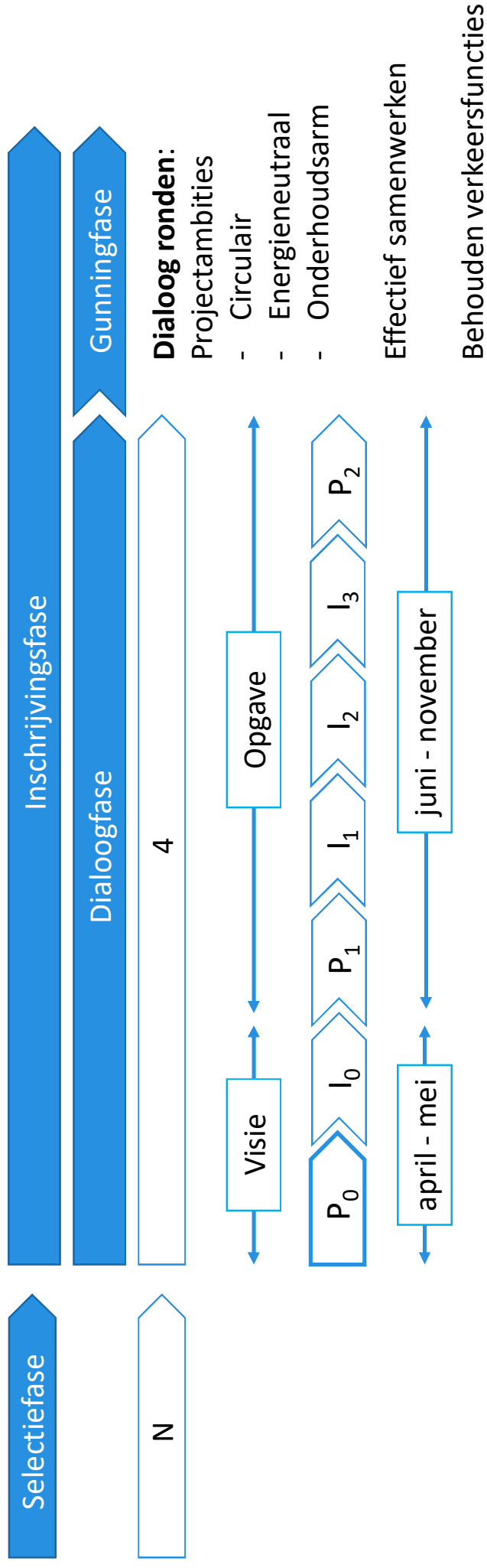


Planning



Aanbestedingsfase

Aanbesteding op kwaliteit:



Ruimtelijke kwaliteit

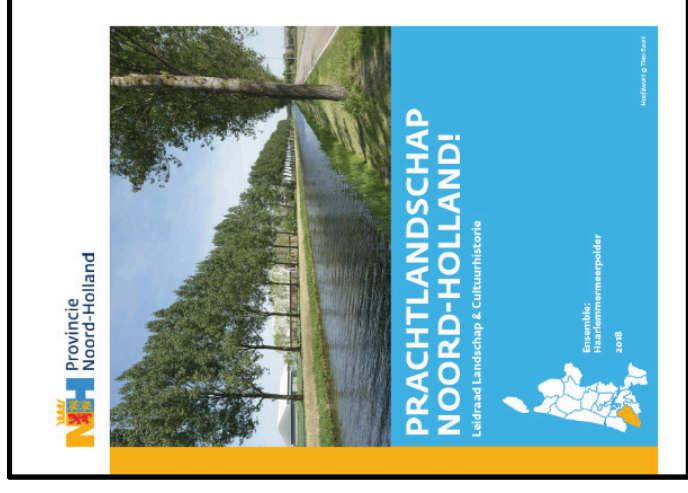
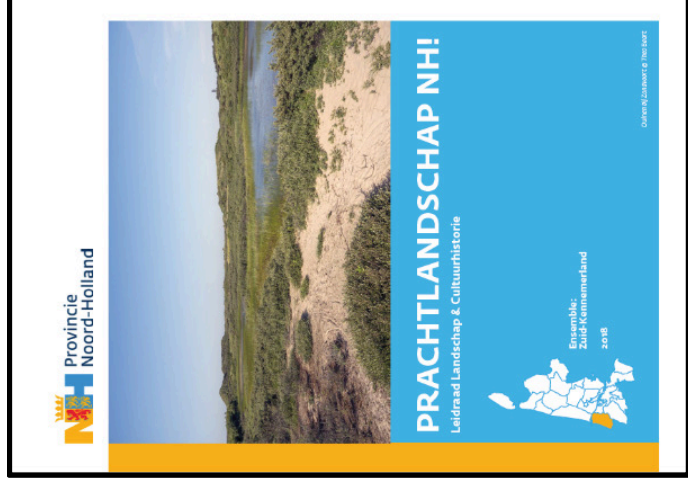
Uitwerkingsnota Groenzones



Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Ensembles:

- Zuid-Kennemerland
- Haarlemmermeerpolder



Witteveen
Bos

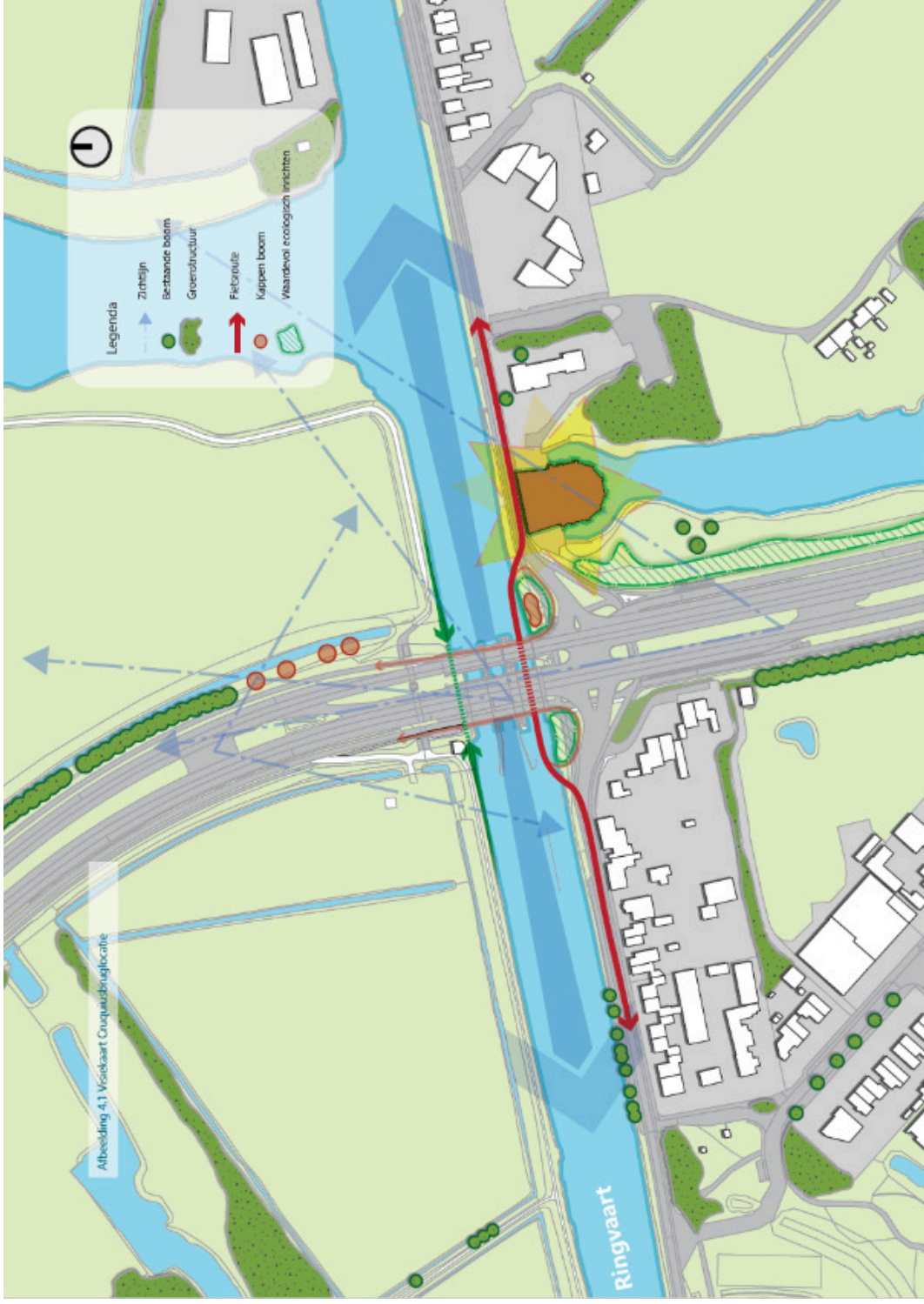
Cruquiusbrug

(OW08) Ambitiedocument vormgeving

Provincie Noord-Holland

21 juni 2019





Visiekaart Cruquiusbrug Locatie



4.1.2 Visie Cruquiusbrug

Het ontwerp van de Cruquiusbrug is samenhangend, zorgvuldig, transparant, eenvoudig en eigentijds.

Om samenhang te realiseren van de Cruquiusbruggen wordt een ophaalbrugconstructie gekozen. Daarmee wordt ruimtelijk aangesloten op de te behouden brug B en tegelijkertijd op de bredere typologische reeks ophaalbruggen over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Dit borgt op de planlocatie een eenduidig beeld voor de gehele restlevensduur van de brug B, namelijk 30 jaar. Verder sluit dit aan op de grotere reeks ophaalbruggen over de Ringvaart. De bovenbouw wordt uitgevoerd in twee balanskasten (en priemen), dus een losgekoppelde balanspoort met hameistijlen.

Ruimtelijk accent door de bovenbouw

Een ophaalbrug heeft door de opgaande bovenbouw een ruimtelijke poortwerking voor de weggebruiker. De bovenbouw communiceert de overgang en begrenzing tussen de verschillende landschappelijke gebieden, namelijk de Haarlemmermeerpolder of het poldergebied van Heemstede. Deze ruimtelijke accent komt van oudsher veelvuldig voor in de historische poldergebieden, en met name in Noord-Holland. Daar zijn ophaalbruggen in het vlakke landschap oriëntatie- en herkenningpunten.

4.1.3 Visie fietsonderdoorgang

De fietsonderdoorgang is herkenbaar, transparant, aantrekkelijk en sociaal veilig ontworpen. Over de langere lijn van de fietsroute sluit deze aan in maatvoering, materialisering en kleurstelling van het profiel.

Door de onderdoorgang transparant, eenvoudig en zorgvuldig vorm te geven wordt het doorzicht in de richting van het historische Cruquiusgemaal en de Ringvaart geborgd en versterkt. Transparantie wordt vooral bereikt door het beperken van materiaalgebruik. Dit is vooral van belang voor het leuningwerk. Ondersteunende constructieve elementen worden zo veel mogelijk uit het zicht geplaatst.

In het ontwerp wordt de vloeiende bocht benadrukt in de vormgeving van de leuning. Deze wordt onder een schuinstand geplaatst wordt om de bochtstraat te benadrukken. Dit zorgt dat de doorgaande route herkenbaar wordt en tegelijkertijd een aantrekkelijk karakter krijgt.

Voor de sociale veiligheid worden armaturen kwalitatief geïntegreerd met de bouwelementen en vallen daarin weg (geen verspringen of naderhand op geplaatste volumes) zodat het geheel eenduidig oogt. Dit wordt bereikt door een zorgvuldige detaillering en afwerking.

Verder is de vormgeving eenvoudig door duidelijke volumewerking maar tegelijkertijd wel hoogwaardig in de opzet en afwerking. Dit wordt bereikt door bouwelementen integraal vorm te geven en op elkaar uit te lijnen in het aanzicht door middel van een goede plaatsing. Denk hierbij aan de reling die vloeiend overloopt in de bakconstructie.



Visie Cruquiusbrug & fietsonderdoorgang

Van: [redacted]
Aan: [redacted];
Cc: [redacted] - VRA;
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug: Samenwerkingsovereenkomst gewijzigde versie
Datum: vrijdag 8 mei 2020 16:18:02
Bijlagen: [20200511_COB_SOK-NOK.pdf](#)
[image002.jpg](#)

Allen,

a.s. maandag spreken we elkaar over de samenwerkingsovereenkomst. De stukken heb ik jullie 17 april toegestuurd.

Aan de hand van bijgevoegde presentatie wil ik door de stukken heen lopen.

Een goed weekend en tot maandag.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl
 [redacted]@noord-holland.nl

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: [redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: woensdag 22 april 2020 13:09

Aan: [redacted]
 [redacted] - VRA; [redacted]

CC: [redacted]

Onderwerp: Cruquiusbrug: Samenwerkingsovereenkomst gewijzigde versie

Tijd: maandag 11 mei 2020 09:00-10:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Microsoft Teams-vergadering

[Deelnemen aan Microsoft Teams-vergadering](#)

[Meer informatie over Teams](#) | [Opties voor vergadering](#)

Beste projectgroep leden,

Op 6 februari zijn in projectgroep verband de concepten van de SOK en NOK besproken.

De geleverde reacties zijn in de nieuwe versies verwerkt, en een reactie nota is opgesteld waarin het verzameld commentaar is gebundeld.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl
 [redacted]@noord-holland.nl

Met vriendelijke groet,

[redacted]
 projectmedewerker - Cruquiusbrug
 sector *Kwaliteit, Beheersing en Informatie* | directie *Beheer en Uitvoering*
 06 [redacted] | [redacted]@noord-holland.nl
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem | www.noord-holland.nl



Van: [redacted]
Aan: [redacted] - VRA;
[redacted] [@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl); [redacted] [@rijnland.net](mailto:[redacted]@rijnland.net); [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: Cruquiusbrug: Samenwerkingsovereenkomst versie 0.3 ter bespreking in management overleg
Datum: vrijdag 19 juni 2020 17:14:49

Goede middag,

Hierbij ontvangen jullie een downloadlink naar concept versie 0.3 van de Samenwerkingsovereenkomst en Nadere Overeenkomst Cruquiusbrug incl. bijlagen. De bestanden zijn tot 29-06-2020 op onderstaande locatie beschikbaar.

<https://bestanddelen.pleio.nl/?s=download&token=4a2501b7-ef4b-fcd8-fd6e-d7d2d9458df4>

Deze stukken worden op korte termijn besproken binnen het management overleg. Na bespreking

Voor het management overleg worden uitgenodigd:

VRA: [redacted]

Haarlemmermeer: [redacted]

Heemstede: [redacted]

Rijnland: [redacted]

Noord-Holland: [redacted]
[redacted]

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Van: [redacted]
Aan: [redacted] - VRA;
 [redacted] <@vervoerregio.nl>; [redacted] <@rijnland.net>; [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug: Samenwerkingsovereenkomst versie 0.3 ter bespreking in management overleg
Datum: vrijdag 19 juni 2020 20:17:32

Goede avond,

Il zie dat een zin niet is afgemaakt voor verzending.

Deze stukken worden op korte termijn besproken binnen het management overleg. Na bespreking **worden de stukken definitief gemaakt ter ondertekening door de bestuurders.**

Een fijn weekend,

[redacted]

Projectmanager – Realisatie Infrastructurele projecten

T: [+3123 514](tel:+3123514) [redacted] / M: [+316](tel:+316) [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

[redacted] <@noord-holland.nl>

verzonden vanaf mijn mobiele telefoon

----- Oorspronkelijk bericht -----

Van: [redacted] <@Noord-Holland.nl>

Datum: 19-06-20 17:14 (GMT+01:00)

Aan: [redacted] <@rijnland.net>, [redacted] "
 [redacted] <@haarlemmermeer.nl>, [redacted] <@haarlemmermeer.nl>,"
 [redacted] <vervoerregio.nl>, [redacted] <@vervoerregio.nl>,"
 [redacted] <@rijnland.net>, [redacted] "
 [redacted] <@haarlemmermeer.nl>, [redacted] <@noord-holland.nl>

Cc: [redacted] <@noord-holland.nl>, [redacted] <@noord-holland.nl>

Onderwerp: Cruquiusbrug: Samenwerkingsovereenkomst versie 0.3 ter bespreking in management overleg

Goede middag,

Hierbij ontvangen jullie een downloadlink naar concept versie 0.3 van de Samenwerkingsovereenkomst en Nadere Overeenkomst Cruquiusbrug incl. bijlagen. De bestanden zijn tot 29-06-2020 op onderstaande locatie beschikbaar.

<https://bestanddelen.pleio.nl/?s=download&token=4a2501b7-ef4b-fcd8-fd6e-d7d2d9458df4>

Deze stukken worden op korte termijn besproken binnen het management overleg. Na bespreking

Voor het management overleg worden uitgenodigd:

VRA: [redacted]

Haarlemmermeer: [redacted]

Heemstede: [redacted]

Rijnland: [redacted]

Noord-Holland: [redacted].

[redacted]

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Cruquiusbrug

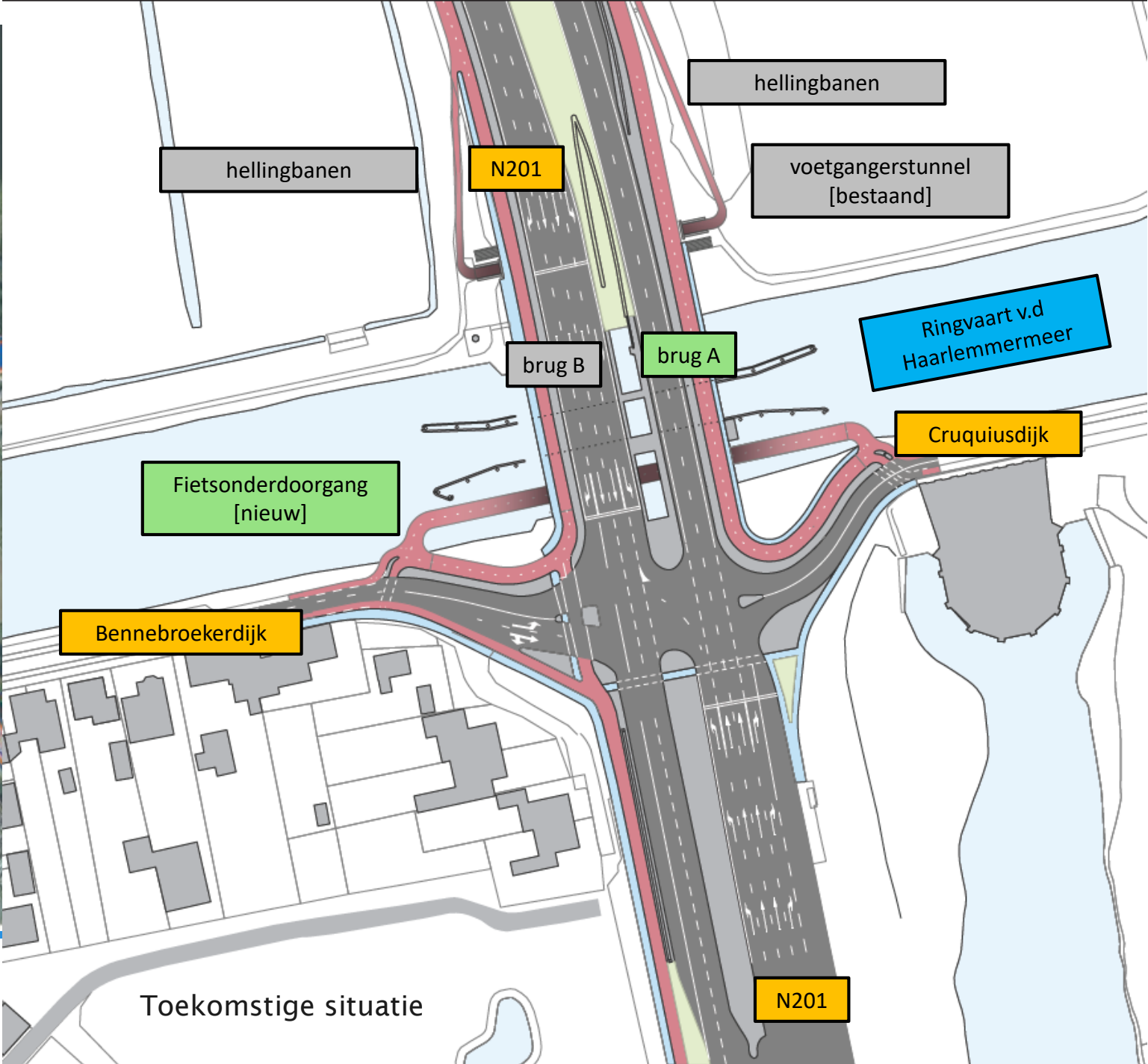
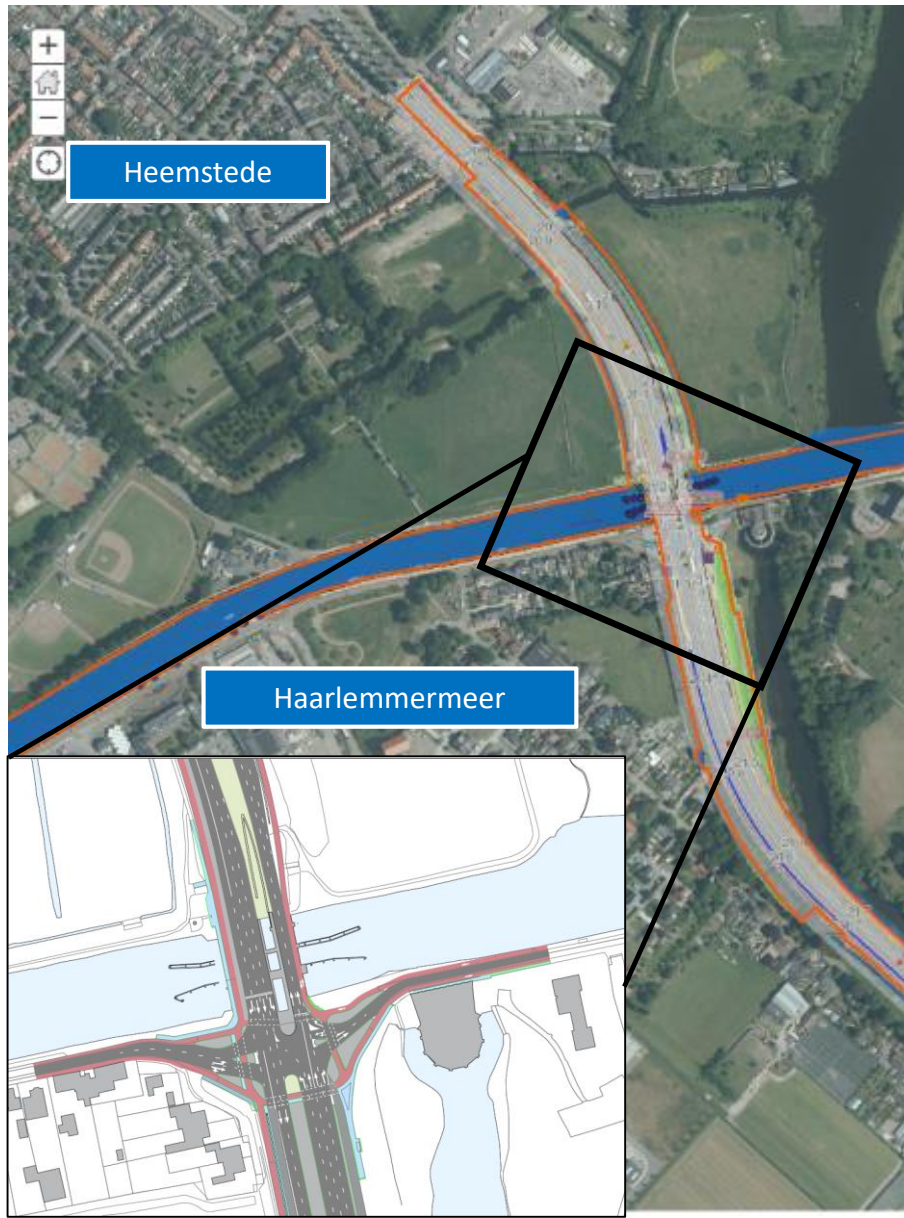
Samenwerkingsovereenkomst & Nadere overeenkomst 0.3

29 juni 2020

Ringvaart-
Haarlemmermeerpolder

Bespreekpunten

1. Toelichting Scope
 2. Vragen n.a.v. versie 0.3
 3. Vervolg traject
- Achtergrond informatie SOK + NOK:
 - Projectkosten
 - Planning
 - Beheer en Eigendom
 - Ruimtelijke kwaliteit



Aanleiding van het project Cruquiusbrug:

In de Provincialeweg N201 over de ringvaart van de Haarlemmermeer op de grens tussen de gemeenten Heemstede en Haarlemmermeer liggen twee beweegbare bruggen.

Brug A, gebouwd in 1932, is aan het einde van zijn levensduur en dient te vervangen te worden.

Brug B, gebouwd in 1970, is aan groot onderhoud toe.

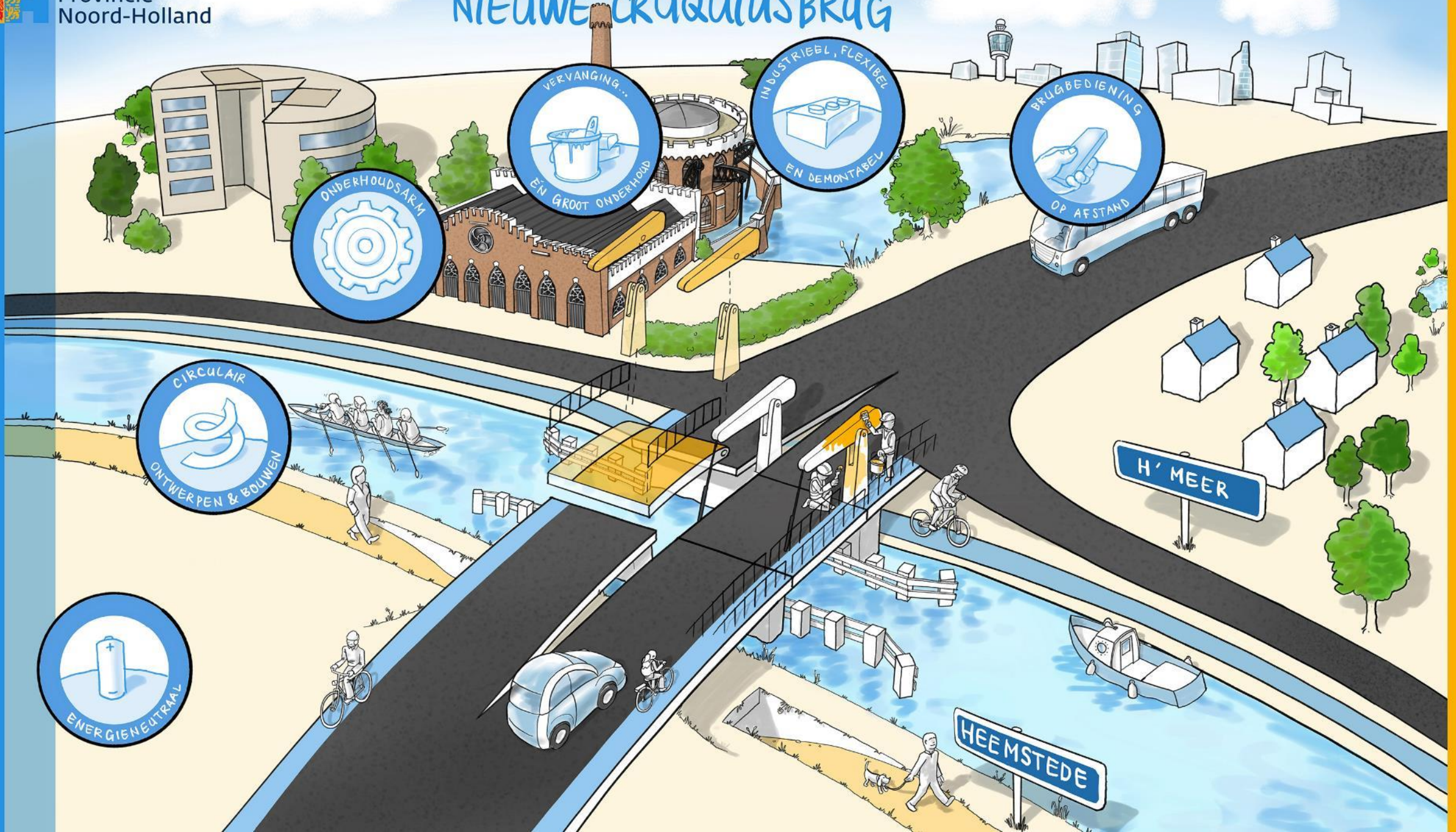
Scope omschrijving project Cruquiusbrug:

In de scope van het project is opgenomen:

- vervanging van brug A door een bredere brug;
- groot onderhoud aan brug B.
vervanging van het bewegingswerk en installatie, herstel schades, nieuwe conservering;
- verlengen van voetgangersonderdoorgang onder N201;
- aanleg van fietsonderdoorgang onder de Cruquiusbruggen aan de zijde Haarlemmermeer;
- asfalteren van bestaande olifanten padjes naar de bestaande voetgangersonderdoorgang zijde Heemstede;
- onderhoud aan de asfaltverharding van de oost baan richting Heemstede
- verbreden van de fietspaden langs N201 in Heemstede

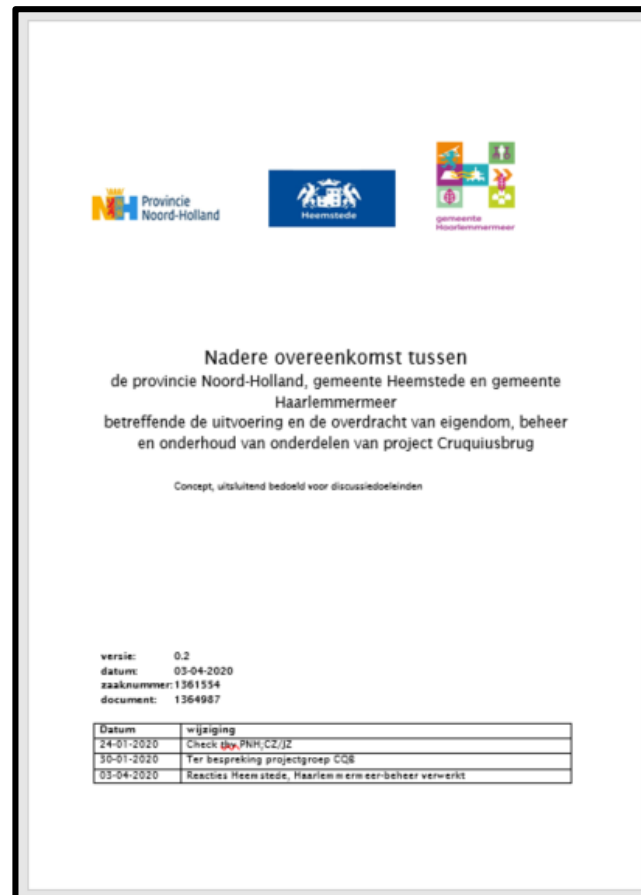


NIEUWE CRUQUIUSBRUG





Samenwerkingsovereenkomst:
 Ambities en doelstellingen (Masterplan)
 Kosten
 Samenwerkingsstructuur



Nadere overeenkomst:
 Verrekening kosten
 Beheer en eigendom

Versie 0.1 - 6 februari 2020
Versie 0.2 - 16 april 2020
Versie 0.3 - 11 juni 2020

Projectkosten en dekking

Kostenraming t.b.v. scopewijziging project N201 West - aanpassing Cruquiusbrug (300308)

kenmerk : 1220140\1220536

datum 16 mei 2019

Onderdeel	Raming 2018	Aandeel	Partij	Raming 2019	provincie	VRA	Heemstede	Haarlemmermeer
Groot onderhoud brug B vervangen brug A door brug van gelijke breedte	€ 13.700.000,00	100%	Provincie	€ 14.300.000	14.300.000	€ -	€ -	€ -
Meerkosten 5m. verbreding brug A t.b.v. doorstroming en veiligheid langzaam verkeer en toekomstvastheid	€ 4.800.000,00	80%	Provincie	€ 5.600.000	4.480.000	€ 1.120.000	€ -	€ -
		20%	VRA					
Fietsonderdoorgang	€ 2.300.000,00	10%	Provincie	€ 3.400.000	340.000	€ 2.720.000	€ -	€ 200.000
		80%	VRA					
		10%	Haarlemmermeer**					
Asfalteren paden bij voetgangerstunnel	€ 150.000,00	50%	Provincie	€ 150.000	75.000	€ 75.000	€ -	€ -
		50%	Heemstede					
Innovaties/circulariteit *	€ 1.000.000,00	50%	Provincie	€ -	-	€ -	€ -	€ -
		50%	VRA					
Overige kosten	€ 1.600.000,00	100%	Provincie	€ 1.750.000	1.750.000			
Totale projectkosten	€ 23.550.000			€ 25.200.000	21.085.000	€ 3.840.000	€ 75.000	€ 200.000

* Kosten Innovaties en circulariteit zijn opgenomen in de kosten voor brug A en fietsonderdoorgang.

** Nog geen zekerheid over hogere bijdrage vanuit de gemeente Haarlemmermeer

Dekkingsbron	Bedrag
PMI*	9.700.000
PMO VIGO	9.800.000
PMO reserve Groot Onderhoud	5.700.000
Totaal projectbudget (krediet)	25.200.000

* Inclusief bijdrage derden

Bijdrage derden	Bedrag
Vervoerregio Amsterdam	3.840.000
Heemstede	75.000
Haarlemmermeer	200.000
Totaal bijdragen	4.115.000

Onderdeel	Aandeel**	Partij
Onderhoud brug B Vervanging brug A	100%	provincie
Bredere brug A dan nu	80% 20%	provincie Vervoerregio Amsterdam
Fietsonderdoorgang	10% 80% 10%	provincie Vervoerregio Amsterdam Haarlemmermeer
Hellingbanen voetgangerstunnel asfalteren	50% 50%	provincie Heemstede

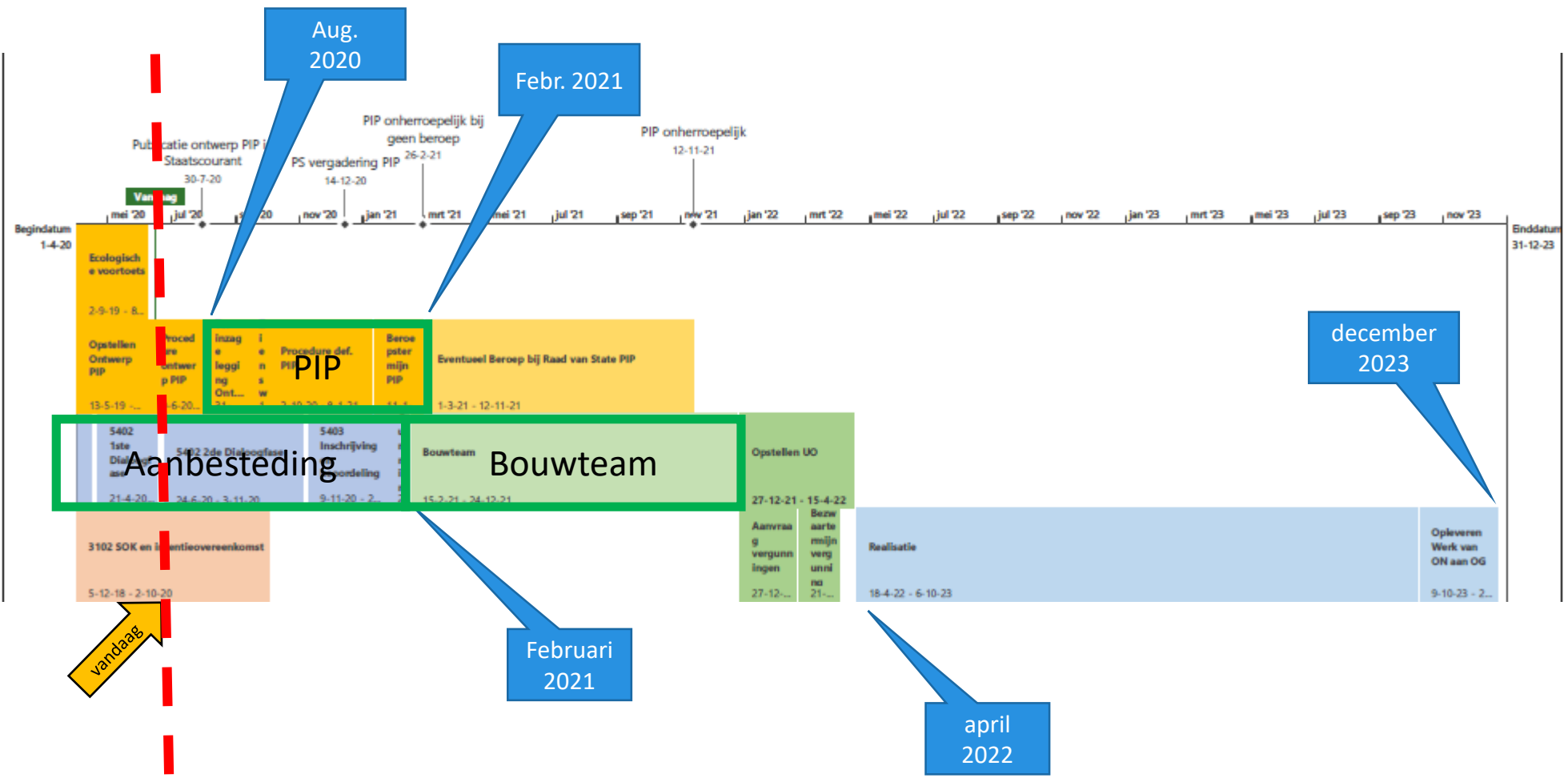
** Stuurgroep 18 oktober 2018



Financiële dekking & bijdrage derden

	2018	2019	2020	PNH				VRA		HLMM	HMST
				100%	80%	50%	10%	20%	80%	10%	50%
Onderhoud brug B			€ 7.515.000								
Vervanging brug A			€ 11.505.000								
Onderhoud PNH	€ 13.700.000	€ 14.300.000	€ 19.020.000	€ 19.020.000							
verbreding brug A	€ 4.800.000	€ 5.600.000	€ 5.085.000		€ 4.068.000			€ 1.017.000			
fietsonderdoorgang	€ 2.300.000	€ 3.400.000	€ 3.770.000				€ 377.000	€ 3.016.000		€ 377.000	
asfalteren paden voetgangerstunnel	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000		€ 75.000						€ 75.000
innovaties & circulariteit	€ 1.000.000	€ -									
overige kosten	€ 1.600.000	€ 1.750.000	€ 1.340.000	€ 1.340.000							
totale projectkosten	€ 23.550.000	€ 25.200.000	€ 29.365.000	24.880.000				4.033.000	€ 377.000	€ 75.000	

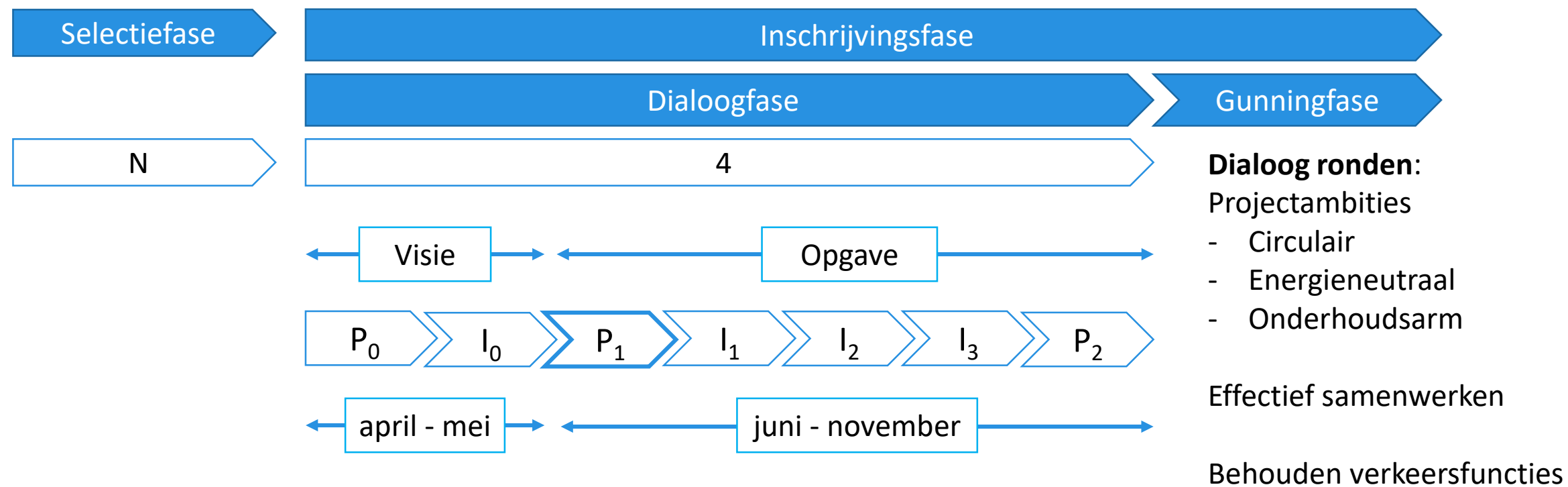
Planning



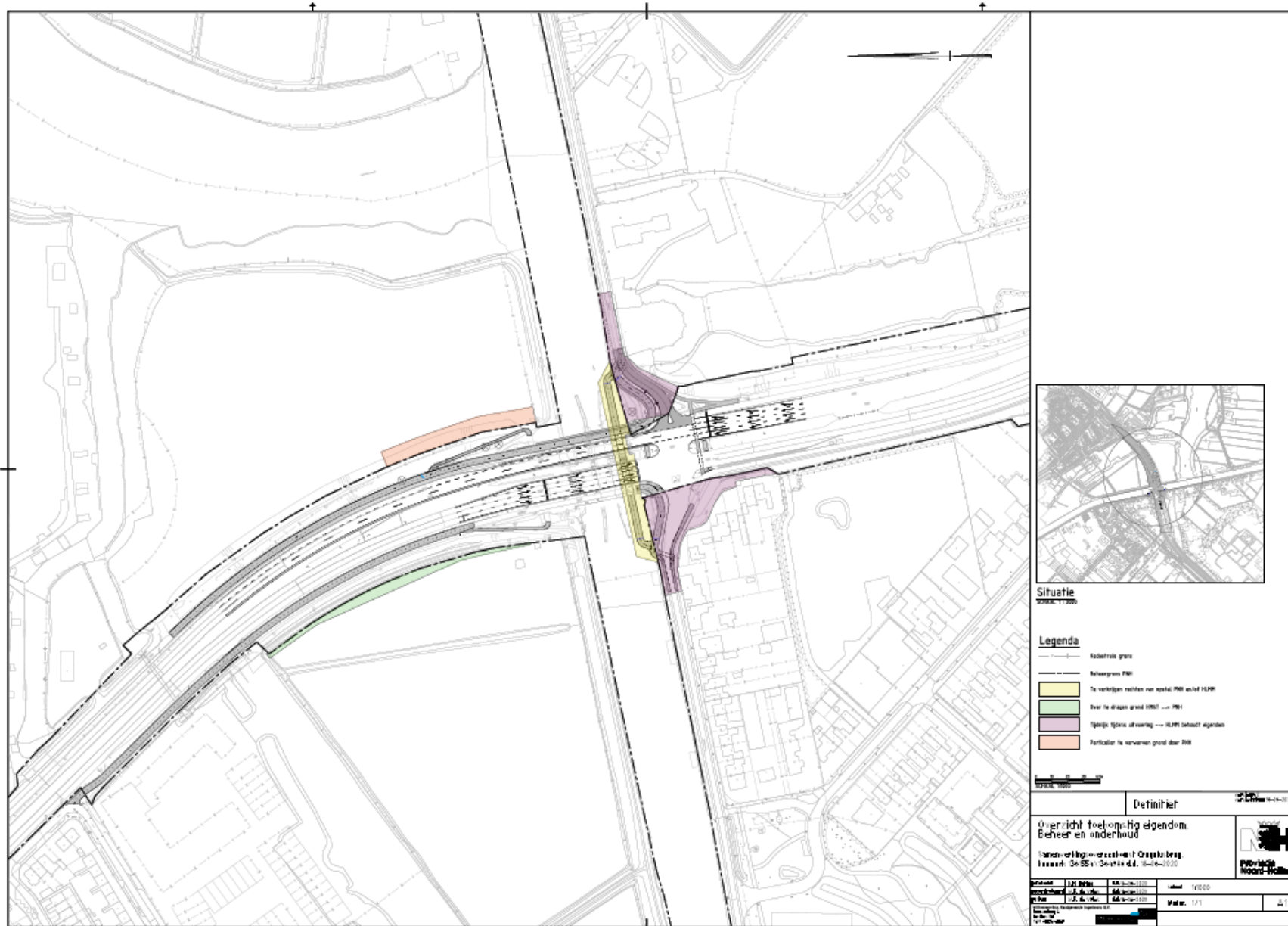
Planning op hoofdlijnen

Aanbestedingsfase

Aanbesteding op kwaliteit:



Beheer, Eigendom

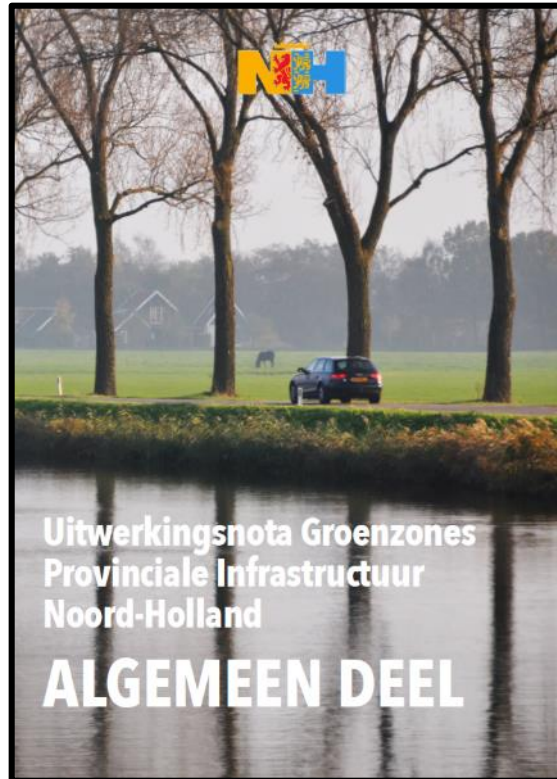




Kadastraal eigendom PNH

Ruimtelijke kwaliteit

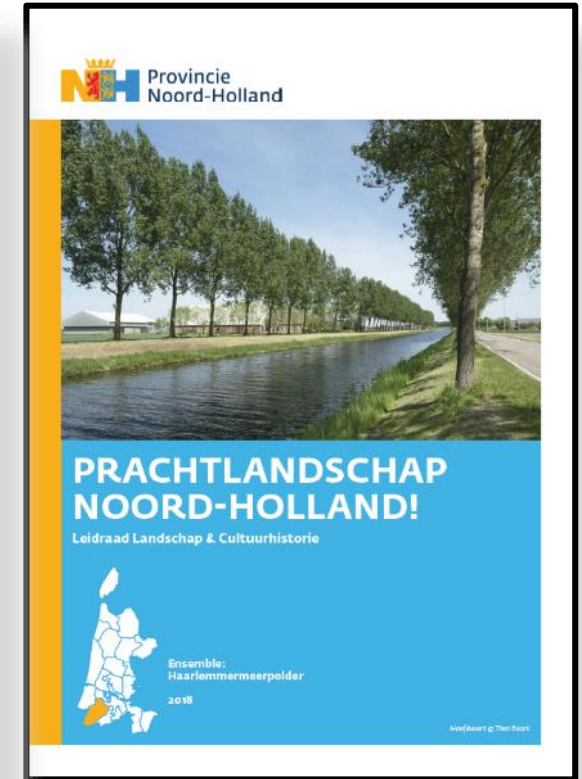
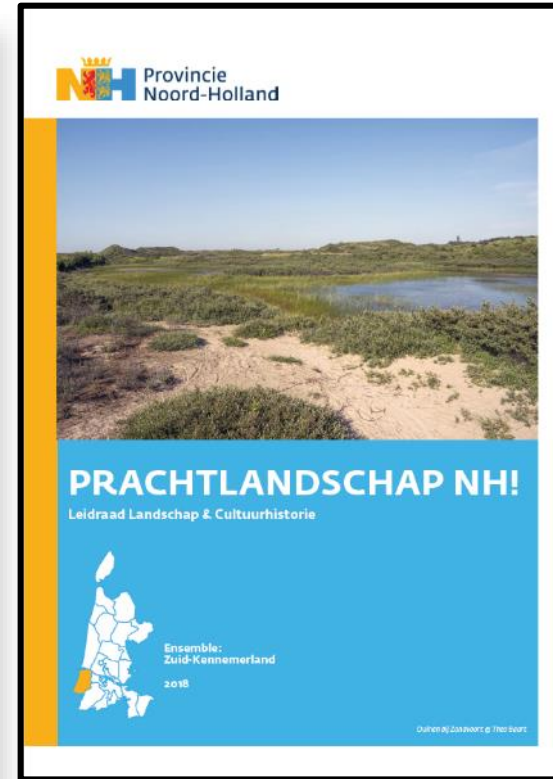
Uitwerkingsnota Groenzones



Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Ensembles:

- Zuid-Kennemerland
- Haarlemmermeerpolder



Provinciale kaders ruimtelijke kwaliteit

Cruquiusbrug

(OW08) Ambitiedocument vormgeving

Provincie Noord-Holland

21 juni 2019





Visiekaart Cruquiusbrug Locatie

4.1.2 Visie Cruquiusbrug

Het ontwerp van de Cruquiusbrug is samenhangend, zorgvuldig, transparant, eenvoudig en eigentijds.

Om samenhang te realiseren van de Cruquiusbruggen wordt een ophaalbrugconstructie gekozen. Daarmee wordt ruimtelijk aangesloten op de te behouden brug B en tegelijkertijd op de bredere typologische reeks ophaalbruggen over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Dit borgt op de planlocatie een eenduidig beeld voor de gehele restlevensduur van de brug B, namelijk 30 jaar. Verder sluit dit aan op de grotere reeks ophaalbruggen over de Ringvaart. De bovenbouw wordt uitgevoerd in twee balanskisten (en priemen), dus een losgekoppelde balanspoort met hameistijlen.

Ruimtelijk accent door de bovenbouw

Een ophaalbrug heeft door de opgaande bovenbouw een ruimtelijke poortwerking voor de weggebruiker. De bovenbouw communiceert de overgang en begrenzing tussen de verschillende landschappelijke gebieden, namelijk de Haarlemmermeerpolder of het poldergebied van Heemstede. Deze ruimtelijke accent komt van oudsher veelvuldig voor in de historische poldergebieden, en met name in Noord-Holland. Daar zijn ophaalbruggen in het vlakke landschap oriëntatie- en herkenningspunten.

4.1.3 Visie fietsonderdoorgang

De fietsonderdoorgang is herkenbaar, transparant, aantrekkelijk en sociaal veilig ontworpen. Over de langere lijn van de fietsroute sluit deze aan in maatvoering, materialisering en kleurstelling van het profiel.

Door de onderdoorgang transparant, eenvoudig en zorgvuldig vorm te geven wordt het doorzicht in de richting van het historische Cruquiusgemaal en de Ringvaart geborgd en versterkt. Transparantie wordt vooral bereikt door het beperken van materiaalgebruik. Dit is vooral van belang voor het leuningwerk. Ondersteunende constructieve elementen worden zo veel mogelijk uit het zicht geplaatst.

In het ontwerp wordt de vloeiende bocht benadrukt in de vormgeving van de leuning. Deze wordt onder een schuinstand geplaatst om de bochtstraal te benadrukken. Dit zorgt dat de doorgaande route herkenbaar wordt en tegelijkertijd een aantrekkelijk karakter krijgt.

Voor de sociale veiligheid worden armaturen kwalitatief geïntegreerd met de bouwelementen en vallen daarin weg (geen verspringen of naderhand op geplaatste volumes) zodat het geheel eenduidig oogt. Dit wordt bereikt door een zorgvuldige detaillering en afwerking.

Verder is de vormgeving eenvoudig door duidelijke volumewerking maar tegelijkertijd wel hoogwaardig in de opzet en afwerking. Dit wordt bereikt door bouwelementen integraal vorm te geven en op elkaar uit te lijnen in het aanzicht door middel van een goede plaatsing. Denk hierbij aan de reling die vloeiend overloopt in de bakconstructie.



Visie Cruquiusbrug & fietsonderdoorgang

Van: [redacted]
Aan: [redacted] (VRA); [redacted] -
[Gemeente Haarlemmermeer; secretariaatRED@haarlemmermeer.nl](mailto:secretariaatRED@haarlemmermeer.nl);
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug I MT-overleg SOK-NOK
Datum: vrijdag 26 juni 2020 10:44:00
Bijlagen: [20200629_COB_SOK-NOK_MT2.pdf](#)
[image001.jpg](#)

Goede morgen,
 Bijgaand agenda voorstel en achtergrond informatie bij de SOK en de NOK.
 Tot maandag.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl
 [redacted]@noord-holland.nl

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: [redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: maandag 22 juni 2020 09:12

Aan: [redacted] (VRA); [redacted] -
 [redacted] - Gemeente Haarlemmermeer;
secretariaatRED@haarlemmermeer.nl; [redacted]

Onderwerp: Cruquiusbrug I MT-overleg SOK-NOK

Tijd: maandag 29 juni 2020 11:00-12:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Microsoft Teams-vergadering

Dank voor de reacties op de opties. Met deze definitieve datum komen de overige opties (24 juni, 25 juni, 30 juni en 1 juli) te vervallen.

[Deelnemen aan Microsoft Teams-vergadering](#)

[Meer informatie over Teams](#) | [Opties voor vergadering](#)

Toelichting

In de ambtelijke projectgroep Cruquiusbrug zijn de SOK (samenwerkingsovereenkomst) en de NOK (nadere overeenkomst) besproken en worden in dit MT-overleg nader besproken voordat deze verder in lijn de provincie-organisatie in gaan.

Genodigden: VRA, Gemeente Heemstede, Rijnland, Gemeente Haarlemmermeer.

Deelnemers provincie Noord-Holland: [redacted] (projectleider) en [redacted] (portfoliomanager).

Stukken t.a.v. dit overleg hebben jullie reeds ontvangen in de vorm van een downloadlink (gemaild door [redacted], d.d. 19-06-2020).

Met vriendelijke groet,

[redacted]
 sector *Kwaliteit, Beheersing en Informatie* | directie *Beheer en Uitvoering*
 06 [redacted] | [redacted]@noord-holland.nl

Houtplein 33 2012 DE Haarlem | www.noord-holland.nl



Van: [redacted]
Aan: [redacted] (VRA); [redacted] - Gemeente Haarlemmermeer; [redacted];
[redacted] Rijnland; [redacted] @haarlemmermeer.nl; [redacted];
Cc: [redacted]
Onderwerp: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst
Datum: donderdag 10 september 2020 15:07:39

Beste mensen,

Voor de zomervakantie is versie 0.3 van de Samenwerkingsovereenkomst en de Nadere overeenkomst Cruquiusbrug besproken. De aanpassingen naar aanleiding van de vragen en opmerkingen zijn verwerkt. Deze aanpassingen zijn met groen gemarkeerd in de SOK.

In de NOK zijn geen aanpassingen gedaan. Het ambitiedocument is als bijlage verschoven van de NOK naar de SOK.

Link om de laatste versie te downloaden:

<https://bestanddelen.pleio.nl/?s=download&token=9ee83451-7eba-14f2-65aa-959bcc719bc8>

Graag verneem ik van jullie:

- Of deze versie gereed is voor ondertekening? Graag uiterlijk eind volgende week (25 september) een reactie.
- De verwachte datum van behandeling in het dagelijks bestuur, zodat een moment geprikt kan worden voor (fysieke) ondertekening van de bestuurders.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Van: [redacted]
Aan: [redacted] <[redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted];
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst
Datum: vrijdag 11 september 2020 14:41:21
Bijlagen: [SOK bijlage III_raming_20200911.pdf](#)

Hoi,

Ik zag net da in SOK bijlage 3 Kostenraming het verkeerde jaartal in de raming staat (2019 i.p.v. 2020).

Bijgaand ontvangen jullie de juiste versie voor de kostenraming.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 10 september 2020 15:08

Aan: [redacted] (VRA) [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]
 [redacted]@heemstede.nl>; [redacted] - Gemeente Haarlemmermeer
 [redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>;
 [redacted] Rijnland [redacted]@rijnland.net>; [redacted]
 [redacted]@haarlemmermeer.nl) [redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]
 [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]@rijnland.net>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst

Beste mensen,

Voor de zomervakantie is versie 0.3 van de Samenwerkingsovereenkomst en de Nadere overeenkomst Cruquiusbrug besproken. De aanpassingen naar aanleiding van de vragen en opmerkingen zijn verwerkt. Deze aanpassingen zijn met groen gemarkeerd in de SOK.

In de NOK zijn geen aanpassingen gedaan. Het ambitiedocument is als bijlage verschoven van de NOK naar de SOK.

Link om de laatste versie te downloaden:

<https://bestandendelen.pleio.nl/?s=download&token=9ee83451-7eba-14f2-65aa-959bcc719bc8>

Graag verneem ik van jullie:

- Of deze versie gereed is voor ondertekening? Graag uiterlijk eind volgende week (25 september) een reactie.
- De verwachte datum van behandeling in het dagelijks bestuur, zodat een moment geprikt kan worden voor (fysieke) ondertekening van de bestuurders.

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Kostenraming t.b.v. Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug
 kenmerk : 1361554\1490228
 datum 11 september 2020

Onderdeel	Raming 2018	Aandeel	Partij	Raming 2020	provincie	VRA	Heemstede	Haarlemmermeer
Groot onderhoud brug B vervangen brug A door brug van gelijke breedte	€ 13.700.000,00	100%	Provincie	€ 18.500.000	€ 18.500.000	€	€	€
Meerkosten 5m. verbreding brug A t.b.v. doorstroming en veiligheid langzaam verkeer en toekomsvastheid	€ 4.800.000,00	80% 20%	Provincie VRA	€ 5.600.000	€ 4.480.000	€ 1.120.000	€	€
Fietsonderdoorgang	€ 2.300.000,00	10% 80% 10%	Provincie VRA Haarlemmermeer**	€ 3.400.000	€ 340.000	€ 2.720.000	€	€ 200.000
Asfalteren paden bij voetgangerstunnel	€ 150.000,00	50% 50%	Provincie Heemstede	€ 150.000	€ 75.000	€	€ 75.000	€
Innovaties/circulariteit *	€ 1.000.000,00	50% 50%	Provincie VRA	€	€	€	€	€
Overige kosten	€ 1.600.000,00	100%	Provincie	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€	€	€
Totale projectkosten	€ 23.550.000			€ 29.650.000	€ 25.535.000	€ 3.840.000	€ 75.000	€ 200.000

* Kosten Innovaties en circulariteit zijn opgenomen in de kosten voor brug A en fietsonderdoorgang.

** Nog geen zekerheid over hogere bijdrage vanuit de gemeente Haarlemmermeer

Van: [redacted]
Aan: [redacted] @haarlemmermeer.nl; [redacted] ker
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst
Datum: vrijdag 18 september 2020 13:16:00
Prioriteit: Hoog

[redacted],

In mijn mail van vorige week vroeg ik deze week een reactie. Ik heb per ongeluk de datum van volgende week (25/09) genoemd.

Wanneer verwachten jullie de overeenkomsten in het dagelijks bestuur/collega B&W te hebben? Ik werk toe naar besluit in GS op 6 oktober.

Een gezamenlijk moment ter ondertekening zal op zijn vroegst eind oktober kunne plaats vinden denk ik.

[redacted]

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 10 september 2020 15:08

Aan: [redacted] (VRA) [redacted] @vervoerregio.nl>; [redacted]@heemstede.nl>; [redacted] - Gemeente Haarlemmermeer [redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] - Rijnland [redacted]@rijnland.net>; [redacted]@haarlemmermeer.nl) [redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]@rijnland.net>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst

Beste mensen,

Voor de zomervakantie is versie 0.3 van de Samenwerkingsovereenkomst en de Nadere overeenkomst Cruquiusbrug besproken. De aanpassingen naar aanleiding van de vragen en opmerkingen zijn verwerkt. Deze aanpassingen zijn met groen gemarkeerd in de SOK.

In de NOK zijn geen aanpassingen gedaan. Het ambitiedocument is als bijlage verschoven van de NOK naar de SOK.

Link om de laatste versie te downloaden:

<https://bestanddelen.pleio.nl/?s=download&token=9ee83451-7eba-14f2-65aa-959bcc719bc8>

Graag verneem ik van jullie:

- Of deze versie gereed is voor ondertekening? Graag uiterlijk eind volgende week (25 september) een reactie.
- De verwachte datum van behandeling in het dagelijks bestuur, zodat een moment geprikt kan worden voor (fysieke) ondertekening van de bestuurders.

[redacted]

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Van: [redacted]
Aan: [redacted] @haarlemmermeer.nl; [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst
Datum: vrijdag 18 september 2020 13:17:04
Prioriteit: Hoog

[redacted],

In mijn mail van vorige week vroeg ik deze week een reactie. Ik heb per ongeluk de datum van volgende week (25/09) genoemd.

Wanneer verwachten jullie de overeenkomsten in het dagelijks bestuur/collega B&W te hebben? Ik werk toe naar besluit in GS op 6 oktober.

Een gezamenlijk moment ter ondertekening zal op zijn vroegst eind oktober kunne plaats vinden denk ik.

[redacted]

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 10 september 2020 15:08

Aan: [redacted] (VRA) [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]
 [redacted]@heemstede.nl>; [redacted] - Gemeente Haarlemmermeer
 [redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>;
 [redacted] - Rijnland [redacted]@rijnland.net>; [redacted]
 [redacted]@haarlemmermeer.nl) [redacted]@haarlemmermeer.nl>; [redacted]
 [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]@rijnland.net>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst

Beste mensen,

Voor de zomervakantie is versie 0.3 van de Samenwerkingsovereenkomst en de Nadere overeenkomst Cruquiusbrug besproken. De aanpassingen naar aanleiding van de vragen en opmerkingen zijn verwerkt. Deze aanpassingen zijn met groen gemarkeerd in de SOK.

In de NOK zijn geen aanpassingen gedaan. Het ambitiedocument is als bijlage verschoven van de NOK naar de SOK.

Link om de laatste versie te downloaden:

<https://bestanddelen.pleio.nl/?s=download&token=9ee83451-7eba-14f2-65aa-959bcc719bc8>

Graag verneem ik van jullie:

- Of deze versie gereed is voor ondertekening? Graag uiterlijk eind volgende week (25 september) een reactie.
- De verwachte datum van behandeling in het dagelijks bestuur, zodat een moment geprikt kan worden voor (fysieke) ondertekening van de bestuurders.

[redacted]

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED] (VRA); [REDACTED] - Gemeente Haarlemmermeer";
 [REDACTED] - Rijnland"; [REDACTED] @haarlemmermeer.nl); [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst
Datum: woensdag 23 september 2020 17:52:46
Bijlagen: [SOK bijlage III_ramina_20200911.pdf](#)
[SOK Cruquiusbrug concept 0.4_20200910.docx](#)

Allen,

Dank aan de scherpe lezers. Hierbij gecorrigeerde SOK en bijlage 3. Hier zaten nog enkele typfouten in, deze zijn eruit gehaald.

[REDACTED]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [REDACTED] / M: +316 [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[REDACTED]@noord-holland.nl

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 10 september 2020 15:08

Aan: [REDACTED] (VRA) [REDACTED]@vervoerregio.nl>; [REDACTED]
 [REDACTED]@heemstede.nl>; [REDACTED] - Gemeente Haarlemmermeer
 [REDACTED]@haarlemmermeer.nl>; [REDACTED]@noord-holland.nl>;
 [REDACTED] - Rijnland [REDACTED]@rijnland.net>; [REDACTED]
 [REDACTED]@haarlemmermeer.nl) [REDACTED]@haarlemmermeer.nl>; [REDACTED]
 [REDACTED]@vervoerregio.nl>; [REDACTED]@rijnland.net>

CC: [REDACTED]@noord-holland.nl>

Onderwerp: Cruquiusbrug finale versie samenwerkingsovereenkomst

Beste mensen,

Voor de zomervakantie is versie 0.3 van de Samenwerkingsovereenkomst en de Nadere overeenkomst Cruquiusbrug besproken. De aanpassingen naar aanleiding van de vragen en opmerkingen zijn verwerkt. Deze aanpassingen zijn met groen gemarkeerd in de SOK.

In de NOK zijn geen aanpassingen gedaan. Het ambtiedocument is als bijlage verschoven van de NOK naar de SOK.

Link om de laatste versie te downloaden:

<https://bestanddelen.pleio.nl/?s=download&token=9ee83451-7eba-14f2-65aa-959bcc719bc8>

Graag verneem ik van jullie:

- Of deze versie gereed is voor ondertekening? Graag uiterlijk eind volgende week (25 september) een reactie.
- De verwachte datum van behandeling in het dagelijks bestuur, zodat een moment geprikt kan worden voor (fysieke) ondertekening van de bestuurders.

[REDACTED]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [REDACTED] / M: +316 [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[REDACTED]@noord-holland.nl

Kostenraming t.b.v. Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug
 kenmerk : 1361554\1490228
 datum 11 september 2020

Onderdeel	Raming 2018	Aandeel	Partij	Raming 2020	provincie	VRA	Heemstede	Haarlemmermeer
Groot onderhoud brug B vervangen brug A door brug van gelijke breedte	€ 13.700.000,00	100%	Provincie	€ 18.500.000	€ 18.500.000	€ -	€ -	€ -
Meerkosten 5m. verbreding brug A t.b.v. doorstroming en veiligheid langzaam verkeer en toekomstvastheid	€ 4.800.000,00	80%	Provincie	€ 5.600.000	€ 4.480.000	€ 1.120.000	€ -	€ -
		20%	VRA					
Fietsonderdoorgang	€ 2.300.000,00	10%	Provincie	€ 3.400.000	€ 340.000	€ 2.720.000	€ -	€ 200.000
		80%	VRA		€ 140.000			
		10%	Haarlemmermeer**		€ 75.000			
Asfalteren paden bij voetgangerstunnel	€ 150.000,00	50%	Provincie	€ 150.000	€ -	€ -	€ 75.000	€ -
		50%	Heemstede				€ -	
Innovaties/circulariteit *	€ 1.000.000,00	50%	Provincie	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Overige kosten	€ 1.600.000,00	100%	Provincie	€ 2.000.000	€ 2.000.000			
Totale projectkosten	€ 23.550.000			€ 29.650.000	€ 25.535.000	€ 3.840.000	€ 75.000	€ 200.000

* Kosten Innovaties en circulariteit zijn opgenomen in de kosten voor brug A en fietsonderdoorgang.

** Nog geen zekerheid over hogere bijdrage vanuit de gemeente Haarlemmermeer



Samenwerkingsovereenkomst tussen
 de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede, gemeente
 Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap van Rijnland en
 Vervoerregio Amsterdam
 betreffende de uitvoering van **project Cruquiusbrug**

Concept, uitsluitend bestemd voor discussiedoeleinden

Datum: 10-09-2020
Versie: 0.4
zaaknummer: 1361554
document: 1364986

Datum		mutaties
17-01-2020	0.1	Opmerkingen VRA verwerkt
17-04-2020	0.2	Reacties HHRijnland, Heemstede, Haarlemmermeer (beheer) verwerkt.
11-06-2020	0.3	Eind concept ter bespreking in Managementoverleg Cruquiusburg
10-09-2020	0.4	Gecorrigeerde versie na bespreking Managementoverleg CQB

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde J. Olthof, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van, hierna te noemen "**Provincie**"
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens Besluit van burgemeester en wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door Mevrouw mr. A.C. Nienhuis, burgemeester van gemeente Heemstede, hierna te noemen "**Heemstede**",
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp te dezen op grond van het Mandaat-, machtiging- en volmachtsbesluit d.d. 4 februari 2020, nummer 2020.0000226 , geldig vertegenwoordigd door, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. ** 2020, nummer 2020.***, hierna te noemen "**Haarlemmermeer**",
en
4. **Hoogheemraadschap van Rijnland**, gevestigd Archimedesweg 1 te Leiden, te dezen uitvoering gevend aan het besluit van het college van dijkgraaf en hoogheemraden van de rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw I. van Steensel-van Hage, hierbij te noemen "**Hoogheemraadschap van Rijnland**",
en
5. **Vervoerregio Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, te dezen op grond van de volmacht van het dagelijks bestuur vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelende ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam d.d. datum 2019, hierna te noemen "**Vervoerregio**"

Verder gezamenlijk te noemen "**Partijen**",

Overwegende dat:

- A. de Cruquiusbrug in de provinciale weg N201 over de Ringvaart bij Cruquius in eigendom en beheer is bij de Provincie en bestaat uit een oostelijk deel, Brug A en een westelijk deel, Brug B;
- B. de N201 zowel lokaal als regionaal een belangrijke verbinding is voor vrachtvervoer, woonwerk- en woon-schoolverkeer per auto, bus en fiets en inclusief de voetgangersonderdoorgang in eigendom en beheer is bij de Provincie;
- C. de Ringvaart een belangrijke vaarweg is voor beroepsvaart en recreatievaart en de Provincie hiervan vaarwegbeheerder is;
- D. de Provincie Brug A wil vervangen en Brug B wil onderhouden, de verkeerssituatie ter plaatse wil verbeteren en deze werkzaamheden circulair en energieneutraal wil laten uitvoeren;

- E. daartoe voor dit project door de Provincie een financiële reservering is vastgelegd in haar Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) ;
- F. in de nieuwe situatie de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming van de oeververbinding en het kruispunt van N201 met Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk zullen zijn verbeterd;
- G. de Provincie de beleving van hinder door het Project wil verminderen en gebruikers, omwonenden en bedrijven wil laten participeren in het ontwerp en de uitvoering van het project;
- H. de Provincie een studie heeft laten uitvoeren waarbij ontwerpvarianten voor het project zijn onderzocht. Zie bijlage 1 Masterplan Cruquiusbrug;
- I. in bestuurlijk overleg van 18 oktober 2018 hebben de bestuurders van Partijen hun voorkeur uitgesproken voor brugvariant 2, inclusief aanleg van een fietsonderdoorgang, daarbij eisen en randvoorwaarden heeft gesteld en de circulaire en energie neutrale uitvoering van het project heeft onderschreven;
- J. Heemstede de openbare ruimte beheert ten noorden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201. De gemeenteraad heeft bij raadsbesluit van 28 januari 2016 (kenmerk. 665660) een bijdrage heeft toegezegd van €75.000,- voor het asfalteren van de paden tussen de voetgangersonderdoorgang en de fiets- en voetgangerspaden aan weerszijden van de N201 en verantwoordelijk is voor het dagelijks beheer van tunnel en toe leidende paden;
- K. de gemeente Haarlemmermeer de openbare ruimte beheert ten zuiden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en zich bereid heeft verklaard de nieuwe fietsonderdoorgang in eigendom en beheer te nemen;
- L. de Vervoerregio Amsterdam de busverbinding langs de N201 beheert en een financiële bijdrage vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit aan de Provincie heeft toegezegd voor het verbreden van brug A en het aanleggen van een fietsonderdoorgang ten behoeve van het vergroten van veiligheid en comfort voor het langzaam verkeer;
- M. het Hoogheemraadschap Rijnland eigenaar is van de Ringvaart bij Cruquius en verantwoordelijk voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer en het beheer van waterkeringen;
- N. de Provincie voornemens is een planologische regeling te treffen om ruimtelijke inpassing van het project mogelijk te maken;
- O. de Provincie een ambitiedocument Vormgeving Cruquiusbrug heeft opgesteld als kader voor de ruimtelijke kwaliteit;
- P. Partijen hun afspraken over de samenwerking ten behoeve van de realisatie van het project wensen vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begrip	Omschrijving
Brug A	Oostelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1932. welke aan het einde van zijn technische levensduur is en vervangen dient te worden.
Brug B	Westelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1976. welke groot onderhoud behoeft.
Project	Het project Cruquiusbrug zoals opgedeeld in 2 Werken als genoemd in artikel 3.
Masterplan Cruquiusbrug	Rapport d.d. 1 oktober 2018 van Witteveen & Bos over de scope van het project (opgenomen als Bijlage I)
Voetgangsonderdoorgang	Bestaande onderdoorgang onder de N201 ten noorden van de Cruquiusbrug in Heemstede
Fietsonderdoorgang	Nieuw te bouwen fietsonderdoorgang onder de Cruquiusbrug aan de Haarlemmermeer zijde van de Ringvaart.

Artikel 2 Doel overeenkomst en scope Project

- 2.1 Partijen wensen in gezamenlijkheid de realisatie mogelijk te maken van een voor het lokale en regionale verkeer bestemde nieuwe oeververbinding over de Ringvaart volgens brugvariant 2 (zie Masterplan Cruquiusbrug, bijlage I) en daarvoor de benodigde werkzaamheden ter hand te nemen ten behoeve van het ontwerp, de financiering, het planologisch kader, de grondverwerving, de vergunningverlening, de contract- en aanbestedingsvoorbereiding, de aanleg, de verdeling van het beheer en onderhoud en de daarmee samenhangende eigendomsoverdrachten, verder te noemen 'het Project', en hun afspraken daarover vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.
- 2.2 Deze samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken op hoofdlijnen tussen Partijen. Partijen 1 t/m 3 zullen voor gedetailleerde afspraken over de realisatie, verdeling beheer en eigendom van het Project een nadere overeenkomst aangaan.
- 2.3 Niet tot de scope van het Project behoren:
1. werkzaamheden in de directe omgeving zoals de herinrichting Bennebroekerdijk;
 2. ruimtelijke wijzingen in relatie tot het Haarlemmermeermuseum de Cruquius en parkeervoorzieningen voor touringcars nabij het Haarlemmermeermuseum'
 3. werkzaamheden voor verplaatsen bebouwde komgrens Heemstede
 4. werkzaamheden gemeentelijk fietspad Cruquiusweg

Artikel 3 Project

- 3.1 Het Project bestaat uit 2 delen, Werk 1 en Werk 2.
- 3.2 Werk 1 bestaat uit de volgende onderdelen:
 1. Vervanging van Brug A;
 2. Aanleg nieuwe fietsonderdoorgang (zijde Haarlemmermeer);
 3. Verlengen bestaande voetgangersonderdoorgang (zijde Heemstede);
 4. Aanpassing van toe leidende wegen op nieuwe situatie;
 5. Aanleg van verharding op hellingbanen naar voetgangersonderdoorgang.
- 3.3 Werk 2 bestaat uit de volgende onderdelen:
 1. Groot onderhoud aan Brug B;
 2. Aansluiten van de Cruquiusbrug (bruggen A+B) op de centrale bediening bruggen en sluisen van de Provincie.

Artikel 4 Voorbereiding en uitvoering

- 4.1 De contract- en aanbestedingsvoorbereiding, aanbesteding en de uitvoering van het Project, inclusief contractbeheersing, wordt door en uitsluitend onder verantwoordelijkheid van de Provincie uitgevoerd waarbij een UAV-gc contract uitgangspunt is.
- 4.2 De Provincie stelt na overleg met betrokken (vaar-)wegbeheerders en de nood- en hulpdiensten en na overleg met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, uitgangspunten vast voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van het Project. De veiligheid voor werknemers en gebruikers en het belang van goede doorstroming van het verkeer worden hierin meegenomen. Deze uitgangspunten worden meegewogen in de aanbesteding van het Project.
- 4.3 De Provincie spant zich tot het uiterste in om het Project ultimo 2023 gereed te hebben.
- 4.4 Indien de uitvoering van het Project gaat afwijken van de overeengekomen planning als opgenomen in bijlage IV, treden Partijen met elkaar in overleg over de te treffen (beheers)maatregelen.

Artikel 5 Planologische regeling

- 5.1 De Provincie zal voor de realisatie van de projectscope een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opstellen en in procedure brengen.
- 5.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan in artikel 5.1 genoemde procedure, zodanig dat deze procedures geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 6 Vergunningen en ontheffingen

- 6.1 De Provincie zal voor de realisatie van het Project de benodigde vergunningen aanvragen.
- 6.2 Partijen zullen zich inspannen om tijdig de door hen te verlenen noodzakelijke vergunningen en ontheffingen voor het realiseren van het Project af te (doen) geven.
- 6.3 De minimale eisen met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit zijn opgenomen in het Ambitiedocument Vormgeving Cruquiusbrug (bijlage V)

Artikel 7 Communicatie en participatie

- 7.1 De Provincie zal de communicatie en participatie rondom het Project verzorgen en stemt dit af met de Partijen.
- 7.2. Partijen verzorgen de communicatie en participatie rondom vergunningen en ontheffingen vanuit hun bevoegd gezag rol en stemmen dit af met de Partijen.
- 7.3 De Provincie verzorgt in afstemming met de andere partijen de communicatie met de omgeving rondom de voorbereiding en realisatie van het Project, inclusief de communicatie bij mogelijke hinder (wegverkeer, vaarverkeer) tijdens de uitvoering van het Project. De Provincie stelt hiertoe een omgevingsanalyse en communicatieplan op.

Artikel 8 Benodigde gronden en recht opstallen

- 8.1 De Provincie zal de gronden en opstallen die benodigd zijn voor de uitvoering van het Project en in eigendom berusten bij derden, verwerven of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen.
- 8.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan de in artikel 8.1 genoemde grondverwerving, zodanig dat deze procedure(s) geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 9 Kosten en betaling

- 9.1 Voor het Project is een kostenraming opgesteld waarin de verschillende kostenposten zijn benoemd en die als basis dient voor de kostentoedeling aan Partijen (bijlage III).
- 9.2 Partijen spannen zich in om de btw op kosten van het Project waar mogelijk te compenseren bij het BTW-compensatiefonds of terug te vorderen via de btw-aangifte. Partijen zijn zelf verantwoordelijk voor het compenseren of terugvragen van de btw.
- 9.3 De bijdrage van de Gemeente Heemstede kent, exclusief de vastgoed- en grondkosten, het karakter van een lumpsum bijdrage. Deze bijdrage is niet belast met btw.
- 9.4 De bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer is belast met btw. Het afgesproken bedrag van de bijdrage is exclusief btw. De Provincie belast de btw op kosten voor de aanleg van de fietsonderdoorgang volledig door aan de Gemeente Haarlemmermeer. De Gemeente Haarlemmermeer kan deze btw terugvragen bij het BTW-compensatiefonds.
- 9.5 De Vervoerregio draagt financieel bij aan het Project middels de financiële bijdrage exclusief BTW als genoemd in overweging L. De Provincie vraagt deze subsidie aan.
- 9.6 Het beschikbaar stellen van budget conform de in bijlage III onder Partijen genoemde bedragen, is onder het voorbehoud van goedkeuring door respectievelijk Provinciale Staten van Noord-Holland, de Gemeenteraad van Heemstede en de Gemeenteraad van Haarlemmermeer.
- 9.7 Indien op enig moment wordt verwacht of geconstateerd dat de daadwerkelijke kosten van het Project hoger zijn dan het beschikbare budget, zal de Provincie de andere Partijen hierover informeren en zo nodig met hen overleggen over te treffen beheersmaatregelen.
- 9.8 De bijdragen van Partijen als bedoeld in artikel 9.1 zullen aan de Provincie worden betaald zodra de uitvoering van de werkzaamheden aan een uitvoerende partij definitief is gegund (zie Bijlage IV Planning).

- 9.9 Indien op verzoek van een of meerdere Partijen wordt afgeweken van de scope van het Project, komen de hogere kosten die daarvan het gevolg kunnen zijn geheel ten laste van de Partij(en) die het verzoek heeft (hebben) gedaan. Een dergelijk verzoek, te richten aan de Provincie, kan slechts in schriftelijke vorm worden gedaan.
- 9.10 De apparaatskosten van elke Partij zijn voor rekening van de betreffende partij.

Artikel 10 Samenwerkingsstructuur

- 10.1 Partijen werken gedurende de looptijd van deze overeenkomst samen in een ambtelijke Projectgroep.
- 10.2 De Projectgroep fungeert als overlegorgaan tijdens de uitvoering van het Project. De Projectgroep staat onder voorzitterschap van de Provincie en zal bestaan uit tenminste één ambtelijk afgevaardigde van de respectievelijke Partijen. De Projectgroep heeft binnen het kader van de uitvoering van deze overeenkomst tot taak:
- a) het bewaken van het kwaliteitsniveau bij het realiseren van het Project;
 - b) het volgen, coördineren en waar nodig bijsturen van de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - c) het voeren van overleg met betrekking tot alle zaken die van belang zijn voor de uitvoering van deze overeenkomst;
 - d) het waar nodig (doen) informeren van derden c.q. voeren van overleg met derden over de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - e) het voorleggen van besluiten die belangrijke wijzigingen op de (uitgangspunten van de) overeenkomst tot gevolg zouden kunnen hebben aan de daartoe bevoegde organen van partijen.
- 10.3 De Provincie verzorgt het secretariaat van de Projectgroep.
- 10.4 Partijen verschaffen elkaar in de Projectgroep binnen een open proces van uitwisseling de (financiële) informatie over de uitvoering van deze overeenkomst die redelijkerwijs voor de andere partij van belang kan zijn.
- 10.5 De Provincie werkt samen met de te contracteren aannemer, in bouwteam verband, het Definitief ontwerp uit. De Projectgroep kan hierbij adviseren t.a.v. onderwerpen die voor betrokkenen van belang zijn. De Provincie zal deze advisering in overleg met de aannemer waar mogelijk meenemen (indien passend binnen de gestelde randvoorwaarden van o.a. planning, geld en contracteisen). Wensen van Partijen buiten de contractkaders worden afgehandeld volgens artikel 9.9 van deze overeenkomst. Na de bouwteamfase zal de Provincie het Werk laten realiseren onder de contract voorwaarden van de UAV-gc.
- 10.6 Indien de Projectgroep dit noodzakelijk acht kan een bestuurlijk overleg worden georganiseerd waarin bestuurders van Partijen besluitpunten als bedoeld in artikel 10.2 onder e. krijgen voorgelegd teneinde de voortgang van het Project te waarborgen.

Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden.

- 11.1 Indien zich gedurende de looptijd van de overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 12 Wijzigingen

- 12.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 12.2 Wijzigingen zullen als addendum aan de overeenkomst worden gehecht.

Artikel 13 Geschillen

- 13.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 13.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter van de rechtbank Noord-Holland, locatie Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 13.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 14 Looptijd

- 14.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt van rechtswege uiterlijk één jaar nadat de financiële en juridische afwikkeling (overdracht van eigendom en beheer) van het Project heeft plaatsgevonden, met dien verstande dat deze overeenkomst in ieder geval eindigt zodra de Nadere overeenkomst tussen de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede en gemeente Haarlemmermeer [kenmerk 1361554/1364987] eindigt.

Artikel 15 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Masterplan Cruquiusbrug, versie 1 oktober 2018 kenmerk 108509/18-014.889
- II. Tekening PNH- Nieuwe situatie brug over de Ringvaart, schetsontwerp d.d. 01-08-2019
- III. Kostenraming d.d. 11-09-2020;
- IV. Planning d.d. 16-06-2020
- V. Ambitiedocument vormgeving Cruquiusbrug, d.d. 21-06-2019

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in deze overeenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in vijfvoud,

Haarlem,

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,

.....
J. Olthof

Gemeente Heemstede

.....
mr. A.C. Nienhuis

Gemeente Haarlemmermeer

.....
M. Ruigrok

Hoogheemraadschap van Rijnland

.....
I. van Stensel-van Hage

Vervoerregio Amsterdam

.....
M. Ruigrok
Portefeuillehouder



gemeente
Haarlemmermeer



Hoogheemraadschap van
Rijnland



**Samenwerkingsovereenkomst tussen
de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede, gemeente
Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap van Rijnland en
Vervoerregio Amsterdam
betreffende de uitvoering van **project Cruquiusbrug****

Datum: 10-12-2020

Versie: 1.0

zaaknummer: 1361554

document: 1364986

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde J. Olthof, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van 1 december 2020, hierna te noemen "**Provincie**"
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens Besluit van burgemeester en wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw mr. A.C. Nienhuis, burgemeester van gemeente Heemstede, hierna te noemen "**Heemstede**",
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp te dezen op grond van het Mandaat-, machtiging- en volmachtsbesluit d.d. 4 februari 2020, nummer 2020.0000226, geldig vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. 27 oktober 2020, nummer 2020.0002600, hierna te noemen "**Haarlemmermeer**",
en
4. **Hoogheemraadschap van Rijnland**, gevestigd Archimedesweg 1 te Leiden, te dezen uitvoering gevend aan het besluit van het college van dijkgraaf en hoogheemraden van de rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw I. van Steensel-van Hage, hierbij te noemen "**Hoogheemraadschap van Rijnland**",
en
5. **Vervoerregio Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, te dezen op grond van de volmacht van het dagelijks bestuur vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelende ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam d.d. 5 november 2019, hierna te noemen "**Vervoerregio**"

Verder gezamenlijk te noemen "**Partijen**",

Overwegende dat:

- A. de Cruquiusbrug in de provinciale weg N201 over de Ringvaart bij Cruquius in eigendom en beheer is bij de Provincie en bestaat uit een oostelijk deel, Brug A en een westelijk deel, Brug B;
- B. de N201 zowel lokaal als regionaal een belangrijke verbinding is voor vrachtvervoer, woonwerk- en woon-schoolverkeer per auto, bus en fiets en inclusief de voetgangersonderdoorgang in eigendom en beheer is bij de Provincie;
- C. de Ringvaart een belangrijke vaarweg is voor beroepsvaart en recreatievaart en de Provincie hiervan vaarwegbeheerder is;
- D. de Provincie Brug A wil vervangen en Brug B wil onderhouden, de verkeerssituatie ter plaatse wil verbeteren en deze werkzaamheden circulair en energieneutraal wil laten uitvoeren;
- E. daartoe voor dit project door de Provincie een financiële reservering is vastgelegd in haar Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO);
- F. in de nieuwe situatie de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming van de oeververbinding en het kruispunt van N201 met Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk zullen zijn verbeterd;

- G. de Provincie de beleving van hinder door het Project wil verminderen en gebruikers, omwonenden en bedrijven wil laten participeren in het ontwerp en de uitvoering van het project;
- H. de Provincie een studie heeft laten uitvoeren waarbij ontwerpvarianten voor het project zijn onderzocht. Zie bijlage 1 Masterplan Cruquiusbrug;
- I. in bestuurlijk overleg van 18 oktober 2018 hebben de bestuurders van Partijen hun voorkeur uitgesproken voor brugvariant 2, inclusief aanleg van een fietsonderdoorgang, daarbij eisen en randvoorwaarden heeft gesteld en de circulaire en energie neutrale uitvoering van het project heeft onderschreven;
- J. Heemstede de openbare ruimte beheert ten noorden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201. De gemeenteraad heeft bij raadsbesluit van 28 januari 2016 (kenmerk. 665660) een bijdrage heeft toegezegd van €75.000,- voor het asfalteren van de paden tussen de voetgangersonderdoorgang en de fiets- en voetgangerspaden aan weerszijden van de N201 en verantwoordelijk is voor het dagelijks beheer van tunnel en toe leidende paden;
- K. de gemeente Haarlemmermeer de openbare ruimte beheert ten zuiden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en zich bereid heeft verklaard de nieuwe fietsonderdoorgang in eigendom en beheer te nemen;
- L. de Vervoerregio Amsterdam de busverbinding langs de N201 beheert en een financiële bijdrage vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit aan de Provincie heeft toegezegd voor het verbreden van brug A en het aanleggen van een fietsonderdoorgang ten behoeve van het vergroten van veiligheid en comfort voor het langzaam verkeer;
- M. het Hoogheemraadschap Rijnland eigenaar is van de Ringvaart bij Cruquius en verantwoordelijk voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer en het beheer van waterkeringen;
- N. de Provincie voornemens is een planologische regeling te treffen om ruimtelijke inpassing van het project mogelijk te maken;
- O. de Provincie een ambitiedocument Vormgeving Cruquiusbrug heeft opgesteld als kader voor de ruimtelijke kwaliteit;
- P. Partijen hun afspraken over de samenwerking ten behoeve van de realisatie van het project wensen vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begrip	Omschrijving
Brug A	Oostelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1932. welke aan het einde van zijn technische levensduur is en vervangen dient te worden.
Brug B	Westelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1976. welke groot onderhoud behoeft.
Project	Het project Cruquiusbrug zoals opgedeeld in 2 Werken als genoemd in artikel 3.
Masterplan Cruquiusbrug	Rapport d.d. 1 oktober 2018 van Witteveen & Bos over de scope van het project (opgenomen als Bijlage I)
Voetgangsonderdoorgang	Bestaande onderdoorgang onder de N201 ten noorden van de Cruquiusbrug in Heemstede
Fietsonderdoorgang	Nieuw te bouwen fietsonderdoorgang onder de Cruquiusbrug aan de Haarlemmermeer zijde van de Ringvaart.

Artikel 2 Doel overeenkomst en scope Project

- 2.1 Partijen wensen in gezamenlijkheid de realisatie mogelijk te maken van een voor het lokale en regionale verkeer bestemde nieuwe oeververbinding over de Ringvaart volgens brugvariant 2 (zie Masterplan Cruquiusbrug, bijlage I) en daarvoor de benodigde werkzaamheden ter hand te nemen ten behoeve van het ontwerp, de financiering, het planologisch kader, de grondverwerving, de vergunningverlening, de contract- en aanbestedingsvoorbereiding, de aanleg, de verdeling van het beheer en onderhoud en de daarmee samenhangende eigendomsoverdrachten, verder te noemen 'het Project', en hun afspraken daarover vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.
- 2.2 Deze samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken op hoofdlijnen tussen Partijen. Partijen 1 t/m 3 zullen voor gedetailleerde afspraken over de realisatie, verdeling beheer en eigendom van het Project een nadere overeenkomst aangaan.
- 2.3 Niet tot de scope van het Project behoren:
1. werkzaamheden in de directe omgeving zoals de herinrichting Bennebroekerdijk;
 2. ruimtelijke wijzigingen in relatie tot het Haarlemmermeermuseum de Cruquius en parkeervoorzieningen voor touringcars nabij het Haarlemmermeermuseum'
 3. werkzaamheden voor verplaatsen bebouwde komgrens Heemstede
 4. werkzaamheden gemeentelijk fietspad Cruquiusweg

Artikel 3 Project

- 3.1 Het Project bestaat uit 2 delen, Werk 1 en Werk 2.
- 3.2 Werk 1 bestaat uit de volgende onderdelen:
 1. Vervanging van Brug A;
 2. Aanleg nieuwe fietsonderdoorgang (zijde Haarlemmermeer);
 3. Verlengen bestaande voetgangersonderdoorgang (zijde Heemstede);
 4. Aanpassing van toe leidende wegen op nieuwe situatie;
 5. Aanleg van verharding op hellingbanen naar voetgangersonderdoorgang.
- 3.3 Werk 2 bestaat uit de volgende onderdelen:
 1. Groot onderhoud aan Brug B;
 2. Aansluiten van de Cruquiusbrug (bruggen A+B) op de centrale bediening bruggen en sluizen van de Provincie.

Artikel 4 Voorbereiding en uitvoering

- 4.1 De contract- en aanbestedingsvoorbereiding, aanbesteding en de uitvoering van het Project, inclusief contractbeheersing, wordt door en uitsluitend onder verantwoordelijkheid van de Provincie uitgevoerd waarbij een UAV-gc contract uitgangspunt is.
- 4.2 De Provincie stelt na overleg met betrokken (vaar-)wegbeheerders en de nood- en hulpdiensten en na overleg met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, uitgangspunten vast voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van het Project. De veiligheid voor werknemers en gebruikers en het belang van goede doorstroming van het verkeer worden hierin meegenomen. Deze uitgangspunten worden meegewogen in de aanbesteding van het Project.
- 4.3 De Provincie spant zich tot het uiterste in om het Project ultimo 2023 gereed te hebben.
- 4.4 Indien de uitvoering van het Project gaat afwijken van de overeengekomen planning als opgenomen in bijlage IV, treden Partijen met elkaar in overleg over de te treffen (beheers)maatregelen.

Artikel 5 Planologische regeling

- 5.1 De Provincie zal voor de realisatie van de projectscope een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opstellen en in procedure brengen.
- 5.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan in artikel 5.1 genoemde procedure, zodanig dat deze procedures geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 6 Vergunningen en ontheffingen

- 6.1 De Provincie zal voor de realisatie van het Project de benodigde vergunningen aanvragen.
- 6.2 Partijen zullen zich inspannen om tijdig de door hen te verlenen noodzakelijke vergunningen en ontheffingen voor het realiseren van het Project af te (doen) geven.
- 6.3 De minimale eisen met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit zijn opgenomen in het Ambitiedocument Vormgeving Cruquiusbrug (bijlage V)

Artikel 7 Communicatie en participatie

- 7.1 De Provincie zal de communicatie en participatie rondom het Project verzorgen en stemt dit af met de Partijen.
- 7.2 Partijen verzorgen de communicatie en participatie rondom vergunningen en ontheffingen vanuit hun bevoegd gezag rol en stemmen dit af met de Partijen.
- 7.3 De Provincie verzorgt in afstemming met de andere partijen de communicatie met de omgeving rondom de voorbereiding en realisatie van het Project, inclusief de communicatie bij mogelijke hinder (wegverkeer, vaarverkeer) tijdens de uitvoering van het Project. De Provincie stelt hiertoe een omgevingsanalyse en communicatieplan op.

Artikel 8 Benodigde gronden en recht opstallen

- 8.1 De Provincie zal de gronden en opstallen die benodigd zijn voor de uitvoering van het Project en in eigendom berusten bij derden, verwerven of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen.
- 8.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan de in artikel 8.1 genoemde grondverwerving, zodanig dat deze procedure(s) geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 9 Kosten en betaling

- 9.1 Voor het Project is een kostenraming opgesteld waarin de verschillende kostenposten zijn benoemd en die als basis dient voor de kostentoedeling aan Partijen (bijlage III).
- 9.2 Partijen spannen zich in om de btw op kosten van het Project waar mogelijk te compenseren bij het BTW-compensatiefonds of terug te vorderen via de btw-aangifte. Partijen zijn zelf verantwoordelijk voor het compenseren of terugvragen van de btw.
- 9.3 De bijdrage van de Gemeente Heemstede kent, exclusief de vastgoed- en grondkosten, het karakter van een lumpsum bijdrage. Deze bijdrage is niet belast met btw.
- 9.4 De bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer is belast met btw. Het afgesproken bedrag van de bijdrage is exclusief btw. De Provincie belast de btw op kosten voor de aanleg van de fietsonderdoorgang volledig door aan de Gemeente Haarlemmermeer. De Gemeente Haarlemmermeer kan deze btw terugvragen bij het BTW-compensatiefonds.
- 9.5 De Vervoerregio draagt financieel bij aan het Project middels de financiële bijdrage exclusief BTW als genoemd in overweging L. De Provincie vraagt deze subsidie aan.
- 9.6 Het beschikbaar stellen van budget conform de in bijlage III onder Partijen genoemde bedragen, is onder het voorbehoud van goedkeuring door respectievelijk Provinciale Staten van Noord-Holland, de Gemeenteraad van Heemstede en de Gemeenteraad van Haarlemmermeer.
- 9.7 Indien op enig moment wordt verwacht of geconstateerd dat de daadwerkelijke kosten van het Project hoger zijn dan het beschikbare budget, zal de Provincie de andere Partijen hierover informeren en zo nodig met hen overleggen over te treffen beheersmaatregelen.
- 9.8 De bijdragen van Partijen als bedoeld in artikel 9.1 zullen aan de Provincie worden betaald zodra de uitvoering van de werkzaamheden aan een uitvoerende partij definitief is gegund (zie Bijlage IV Planning).

- 9.9 Indien op verzoek van een of meerdere Partijen wordt afgeweken van de scope van het Project, komen de hogere kosten die daarvan het gevolg kunnen zijn geheel ten laste van de Partij(en) die het verzoek heeft (hebben) gedaan. Een dergelijk verzoek, te richten aan de Provincie, kan slechts in schriftelijke vorm worden gedaan.
- 9.10 De apparaatskosten van elke Partij zijn voor rekening van de betreffende partij.

Artikel 10 Samenwerkingsstructuur

- 10.1 Partijen werken gedurende de looptijd van deze overeenkomst samen in een ambtelijke Projectgroep.
- 10.2 De Projectgroep fungeert als overlegorgaan tijdens de uitvoering van het Project. De Projectgroep staat onder voorzitterschap van de Provincie en zal bestaan uit tenminste één ambtelijk afgevaardigde van de respectievelijke Partijen. De Projectgroep heeft binnen het kader van de uitvoering van deze overeenkomst tot taak:
- a) het bewaken van het kwaliteitsniveau bij het realiseren van het Project;
 - b) het volgen, coördineren en waar nodig bijsturen van de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - c) het voeren van overleg met betrekking tot alle zaken die van belang zijn voor de uitvoering van deze overeenkomst;
 - d) het waar nodig (doen) informeren van derden c.q. voeren van overleg met derden over de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - e) het voorleggen van besluiten die belangrijke wijzigingen op de (uitgangspunten van de) overeenkomst tot gevolg zouden kunnen hebben aan de daartoe bevoegde organen van partijen.
- 10.3 De Provincie verzorgt het secretariaat van de Projectgroep.
- 10.4 Partijen verschaffen elkaar in de Projectgroep binnen een open proces van uitwisseling de (financiële) informatie over de uitvoering van deze overeenkomst die redelijkerwijs voor de andere partij van belang kan zijn.
- 10.5 De Provincie werkt samen met de te contracteren aannemer, in bouwteam verband, het Definitief ontwerp uit. De Projectgroep kan hierbij adviseren t.a.v. onderwerpen die voor betrokkenen van belang zijn. De Provincie zal deze advisering in overleg met de aannemer waar mogelijk meenemen (indien passend binnen de gestelde randvoorwaarden van o.a. planning, geld en contracteisen). Wensen van Partijen buiten de contractkaders worden afgehandeld volgens artikel 9.9 van deze overeenkomst. Na de bouwteamfase zal de Provincie het Werk laten realiseren onder de contract voorwaarden van de UAV-gc.
- 10.6 Indien de Projectgroep dit noodzakelijk acht kan een bestuurlijk overleg worden georganiseerd waarin bestuurders van Partijen besluitpunten als bedoeld in artikel 10.2 onder e. krijgen voorgelegd teneinde de voortgang van het Project te waarborgen.

Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden.

- 11.1 Indien zich gedurende de looptijd van de overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 12 Wijzigingen

- 12.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 12.2 Wijzigingen zullen als addendum aan de overeenkomst worden gehecht.

Artikel 13 Geschillen

- 13.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 13.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter van de rechtbank Noord-Holland, locatie Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 13.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 14 Looptijd

- 14.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt van rechtswege uiterlijk één jaar nadat de financiële en juridische afwikkeling (overdracht van eigendom en beheer) van het Project heeft plaatsgevonden, met dien verstande dat deze overeenkomst in ieder geval eindigt zodra de Nadere overeenkomst tussen de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede en gemeente Haarlemmermeer [kenmerk 1361554/1364987] eindigt.

Artikel 15 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Masterplan Cruquiusbrug, versie 1 oktober 2018 kenmerk 108509/18-014.889
- II. Tekening PNH- Nieuwe situatie brug over de Ringvaart, schetsontwerp d.d. 01-08-2019
- III. Kostenraming d.d. 11-09-2020;
- IV. Planning d.d. 16-06-2020
- V. Ambitiedocument vormgeving Cruquiusbrug, d.d. 21-06-2019

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in deze overeenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in vijfvoud,

Haarlem, ..10 december 2020

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze.

J. Olthof

Gemeente Heemstede

mr. A.C. Nienhuis

Gemeente Haarlemmermeer

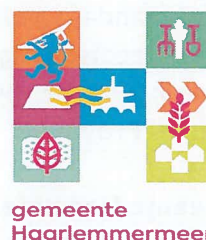
M. Ruygrok

Hoogheemraadschap van Rijnland

I. van Steensel-van Hage

Vervoerredio Amsterdam

M. Ruygrok
Portefeuillehouder



Nadere overeenkomst tussen
de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede en gemeente
Haarlemmermeer
betreffende de uitvoering en de overdracht van eigendom, beheer
en onderhoud van onderdelen van project Cruquiusbrug

versie: 1.0
datum: 10-12-2020
zaaknummer: 1361554
document: 1364987

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde J.Olthof handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van 1 december 2020, hierna te noemen "**Provincie**"
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens Besluit van burgemeester en wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw mr. A.C. Nienhuis, burgemeester van gemeente Heemstede, hierna te noemen "**Heemstede**",
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, te dezen op grond van het Mandaat-, machtiging- en volmachtsbesluit d.d. 4 februari 2020, nummer 2020.0000226 , rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. 27 oktober 2020, nummer 2020.0002600, hierna te noemen "**Haarlemmermeer**".

Verder gezamenlijk te noemen "**Partijen**",

Overwegende dat:

- A. Partijen samen met Hoogheemraadschap Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam een Samenwerkingsovereenkomst d.d. 10 december 2020 kenmerk 1361554\1364986 zijn aangegaan over de realisatie van het project Cruquiusbrug, nader te noemen "SOK Cruquiusbrug";
- B. Partijen in aanvulling op de SOK Cruquiusbrug aanvullende afspraken wensen te maken omtrent de uitvoering van Werk 1 alsmede over het eigendom, beheer en onderhoud na oplevering van het project Cruquiusbrug.

Komen het volgende overeen:

Voor begripsbepalingen wordt verwezen naar artikel 1 van de Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 1 Doel overeenkomst

- 1.1 Conform artikel 2.2. van de SOK Cruquiusbrug, wensen Partijen gedetailleerde afspraken over de realisatie het Project (deel Werk 1) vast te leggen in onderhavige Nadere overeenkomst.

Artikel 2 Verplichtingen Partijen

Provincie

- 2.1 De Provincie verzorgt de coördinatie van het verleggen van de kabels en leidingen en neemt de eventueel noodzakelijke verlegging mee in de aanbesteding als bedoeld in artikel 4.1 van de SOK Cruquiusbrug.
- 2.2 De kosten voor de coördinatie van het verleggen van de kabels en leidingen en de eventuele verlegging als bedoeld in lid 1 zijn voor rekening van de aanvrager.

Heemstede

- 2.3 Heemstede zal de gronden en opstallen benodigd voor de uitvoering van Werk 1 en in zijn eigendom berusten om niet overdragen aan de Provincie, of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De betreffende gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.

Haarlemmermeer

- 2.4 Haarlemmermeer zal de gronden en opstallen benodigd voor de uitvoering van Werk 1 en in zijn eigendom berusten om niet overdragen aan de Provincie, of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De betreffende gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.

Artikel 3 Bodemverontreinigingen

- 3.1 Indien er sprake is van een bodemverontreiniging zodanig dat reiniging of sanering dient plaats te vinden van door Partijen ten behoeve van het Project van derden te verwerven gronden, dan wordt bij het vaststellen van de koopsom –indien mogelijk– rekening gehouden met de kosten van noodzakelijke bodemsanering en worden deze daarop in mindering gebracht. De totale kosten van het laten uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek en noodzakelijke sanering komen voor rekening van de (grond)eigenaar.
- 3.2 De eventuele saneringskosten worden gedragen door de Partij(en) die hiervoor conform vigerende wet- en regelgeving aansprakelijk is (zijn). Indien sprake is van een overschrijding van het geraamde grondverwervingsresultaat zal het onderhandelingsresultaat voor akkoord worden voorgelegd aan de Projectgroep, voordat definitieve overeenkomsten worden gesloten met verkopende partijen.

Artikel 4 Planschaderegeling

- 4.1 Aanvragen om tegemoetkoming in schade als bedoeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en voortvloeiende uit de planologische regeling zullen worden behandeld conform het gestelde in paragraaf 6.1.3. van het Besluit ruimtelijke ordening en de Verordening planschade Noord-Holland 2010. De toe te kennen tegemoetkomingen in schade zijn onderdeel van de kosten van het Project.
- 4.2 Verzoeken om nadeelcompensatie zullen worden behandeld conform de Regeling Nadeelcompensatie Infrastructurele Werken Provincie Noord-Holland 2007. De eventueel toe te kennen compensatie maakt onderdeel uit van de kosten van het Project.

Artikel 5 Eigendom, beheer en onderhoud

- 5.1 Het eigendom van de verschillende onderdelen van Werk 1 zal, zoveel als mogelijk, bij de respectievelijke partij (komen te) berusten die dat betreffende onderdeel in beheer en onderhoud heeft. De grenzen van beheer en onderhoud zullen worden vastgesteld volgens het principe dat de onderdelen die de provinciale weg (inclusief fiets- en voetpaden) betreffen bij de Provincie in beheer en onderhoud berusten en de onderdelen die gemeentelijke wegen, fiets- en voetpaden betreffen bij de respectievelijke gemeente in beheer en onderhoud berusten waarin deze onderdelen zijn gelegen (zie Bijlage II).

- 5.2 Voor zover het eigendom van de ondergrond van het in beheer en onderhoud te nemen onderdeel nog niet bij de betreffende partij berust, zal de ondergrond om niet in eigendom worden overgedragen aan deze partij door de partij bij wie het eigendom op dat moment berust. De kosten van de noodzakelijke eigendomsoverdrachten zijn onderdeel van de kosten van het Project.
- 5.3 De te realiseren Fietsonderdoorgang als onderdeel van Werk 1, zal na oplevering door de Provincie worden overgedragen aan Haarlemmermeer. De Provincie zorgt ervoor dat door het Hoogheemraadschap Rijnland een recht van opstal op het perceel van Hoogheemraadschap Rijnland wordt gevestigd ten behoeve van de Gemeente Haarlemmermeer.
- 5.4 Zodra het definitieve ontwerp van Werk 1 bekend is zullen Partijen in onderling overleg de grenzen van eigendom, beheer en onderhoud vaststellen en aangeven op een tekening. De Provincie draagt zorg voor het opstellen van deze tekening. Na akkoord door Partijen wordt de tekening als bijlage opgenomen bij deze overeenkomst.
- 5.5 Werk 1 wordt opgeleverd aan de Provincie, in samenspraak met Heemstede respectievelijk Haarlemmermeer wat betreft die areaaldelen van het werk waar de betreffende gemeente verantwoordelijk wordt voor het beheer en onderhoud. De betreffende areaaldelen worden uiterlijk zes (6) maanden na voltooiing van het opleverdossier, inclusief garantiebepalingen en instandhoudingsplannen, in eigendom, beheer en onderhoud overgedragen aan Heemstede respectievelijk Haarlemmermeer. Het beheer en onderhoud wordt door de respectievelijke gemeenten overgenomen vanaf de datum waarop de noodzakelijke eigendomsoverdrachten hebben plaatsgevonden.
- 5.6 De kosten voor beheer en onderhoud komen ten laste van de eigenaar/beheerder van het betreffende onderdeel met ingang van de datum van overdracht.

Artikel 6 BTW

- 6.1 De bijdrage van de Gemeente Heemstede betreft een algemene bijdrage welke niet belast is met btw.
- 6.2 De bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer is belast met btw. Het afgesproken bedrag van de bijdrage is exclusief btw. De Provincie zal aan Haarlemmermeer een factuur uitreiken met daarop de volledige kosten voor de fietsonderdoorgang, en btw over dit bedrag berekenen. Het te betalen bedrag op deze factuur zal verminderd worden tot het niveau van de afgesproken bijdrage van Haarlemmermeer, plus de btw over de gehele kosten van de fietsonderdoorgang. De Provincie kan hierdoor de btw op de factuur van de aannemer (voor zover deze ziet op de fietsonderdoorgang) terugvorderen in de btw-aangifte. De Provincie kan de overige btw op de factuur van de aannemer terugvragen bij het BTW-compensatiefonds. Gemeente Haarlemmermeer kan de btw op de factuur van de Provincie, terugvragen bij het BTW-compensatiefonds.
- 6.3 De bijdrage van de Vervoerregio betreft een subsidie welke niet belast is met BTW.

Artikel 7 Onvoorziene omstandigheden.

- 7.1 Indien zich gedurende de looptijd van deze overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 8 Wijzigingen

- 8.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 8.2 Wijzigingen zullen als addendum aan deze overeenkomst worden gehecht.

Artikel 9 Geschillen

- 9.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 9.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter te Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 9.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 10 Inwerkingtreding en looptijd

- 10.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt vijf (5) jaar na deze datum of zoveel eerder of later als op de laatstelijk ingediende planschadeclaim en/of nadeelcompensatieclaim is besloten en dit besluit rechtens onaantastbaar is geworden.

Artikel 12 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:


- I. Samenwerkingsovereenkomst betreffende de uitvoering van project Cruquiusbrug, kenmerk 1361554 \1364986, d.d. 10 december 2020
- II. (a) Tabel en (b) Tekening met toekomstig eigendom, beheer en onderhoud onderdelen Werk 1;
- III. Aanvullende klant eisen (KES) Haarlemmermeer aan fietsonderdoorgang.

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in de Samenwerkingsovereenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in drievoud,

Haarlem, 10 december 2020

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,


Gemeente Heemstede


mr. A.C. Nienhuis

Gemeente Haarlemmermeer


M. Ruijrok

Bijlage II.a Tabel Verdeling beheer en/of eigendommen

Te realiseren onderdeel	Beheer	eigendom
Watercompensatie maatregelen	Provincie	Provincie
Fietsonderdoorgang	Haarlemmermeer	Haarlemmermeer (recht van opstal)
Hellingbanen naar voetgangerstunnel	Provincie	Provincie
Cruquiusbrug (A+B)	Provincie	Provincie

Bijlage II.b Tekening Verdeling beheer en/of eigendommen

Separaat bijgevoegd

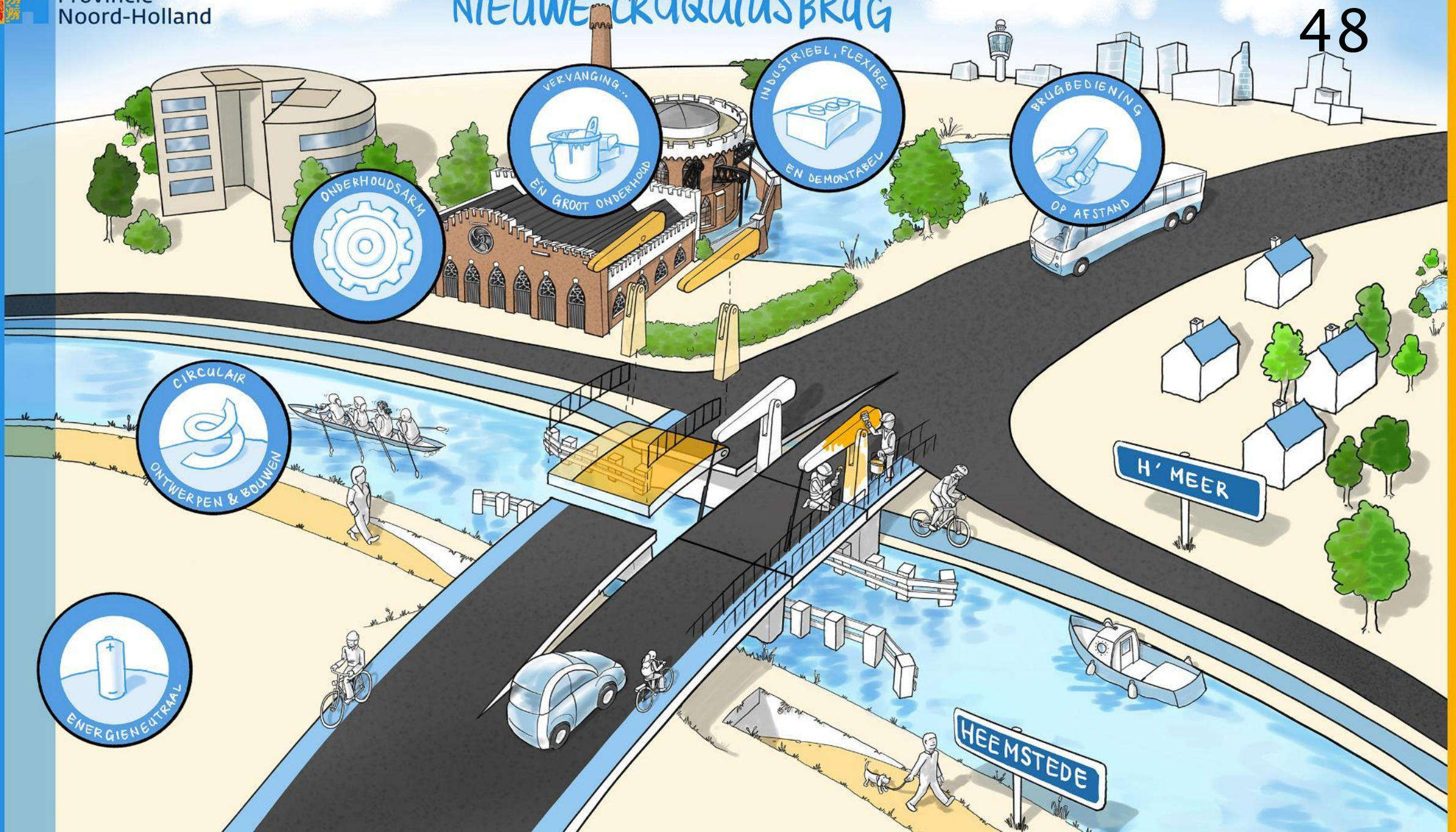
№	Naam	Soort	Verdeling
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

Bijlage III : Aanvullende klanteisen Haarlemmermeer fietsonderdoorgang

ID	Klanteisnaam	Stakeholder	Status vrijgave gewijzigd	Leidt tot Systeemeis - ID	Leidt tot Systeemeis - Eisnaam	Leidt tot Systeemeis - Eistekst
KES-0322	Normen en richtlijnen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0217	Fietsonderdoorgang - Betrouwbaarheid - Normen en richtlijnen	Het ontwerp van de 'Fietsonderdoorgang' dient te voldoen aan de eisen uit de 'CROW publicatie 351 Ontwerprijzer fietsverkeer' en de richtlijnen van de 'ASVV 2012'.
KES-0323	Bieden bevestigingspunten voor hijsmiddelen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0302	Fietsonderdoorgang - Duurzaamheid - Bieden bevestigingspunten voor hijsmiddelen	De constructieve onderdelen dienen voorzien te zijn van bevestigingspunten voor hijsmiddelen .
KES-0325	Bereikbaarheid gladheidsbestrijding	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0214	Fietsonderdoorgang - Faciliteren wegenetwerk - Bereikbaarheid gladheidsbestrijding	Het dient mogelijk te zijn om gladheidsbestrijding middels een strooivoertuig uit te voeren t.p.v. de 'Fietsonderdoorgang'.
KES-0326	Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0182	Beweegbare kunstwerken - Veiligheid - Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten	Alle delen van de 'Beweegbare kunstwerken' dienen in alle fasen en scenario's bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten.
KES-0327	Inspecteerbaarheid en onderhoudbaarheid	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0211	Fietsonderdoorgang - Onderhoudbaarheid - Inspecteerbaarheid en onderhoudbaarheid	De 'Fietsonderdoorgang' dient gedurende de levensduur op een gebruikelijke en acceptabele wijze geïnspecteerd en onderhouden te kunnen worden met regulier materieel en personeel.
KES-0328	Toekomstvastheid niet-ervangbare onderdelen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0210	Fietsonderdoorgang - Toekomstvastheid - Niet-ervangbare onderdelen	De niet-ervangbare onderdelen binnen de 'Fietsonderdoorgang' dienen een ontwerplevensduur te hebben van: 100 jaar.

KES-0330	Vandalismebestendigheid	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0213	Fietsonderdoorgang - Veiligheid - Vandalismebestendigheid	De 'Fietsonderdoorgang' dient geen losse onderdelen te bevatten of onderdelen die met eenvoudig handgereedschap wegneembaar zijn.
KES-0331	Veilige aansluiting	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0080	Fietsonderdoorgang - Veiligheid - Veilige aansluiting	De 'Fietsonderdoorgang' dient vrij te zijn van de hoogteverschillen, knikken en scheuren in de bovenbouw van de weg ter plaatse van de overgang van de weg op aardenbaan en de 'Fietsonderdoorgang'. Het maximale hoogteverschil ter plaatse van het berijdbare deel dient maximaal 2 mm te zijn.
KES-0332	Voorkomen inrijdbaarheid autoverkeer	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0215	Fietsonderdoorgang- Faciliteren wegnennetwerk - Voorkomen inrijdbaarheid autoverkeer	De 'Fietsonderdoorgang' dient niet toegankelijk te zijn voor (onbevoegd) autoverkeer.
KES-0333	Aanvaring door schepen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0221	Geleidewerken - Faciliteren vaarwegennetwerk - Aanvaring door schepen	De 'Geleidewerken' dienen zorg te dragen dat aanvaring van schepen op de 'Fietsonderdoorgang' voorkomen wordt.
KES-0334	Positie armaturen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0256	Openbare verlichting - gemeente - Conditioneren en inpassen - Positie armaturen	De armaturen van de 'Openbare verlichting' dienen niet op de gevel van woningen te schijnen.

NIEUWE CRUQUIUSBRUG





Cruquiusbrug

Ondertekening Samenwerkingsovereenkomst

10 december 2020

Ringvaart-
Haarlemmermeerpolder

Agenda

Onderdeel

Welkom

Filmp Duurzaam & Circulair bouwen

Ondertekening

Foto moment

Taart en Koffie

Toelichting project

- Aanbesteding
- Provinciaal Inpassingsplan (PIP)
- Bouwteam



Cruquiusbrug - duurzaam en circulair bouwen



Vervanging Cruquiusbrug



Filmpje

Tekenmoment

 **Noord-Holland**  @ProvincieNH · 1 u ...

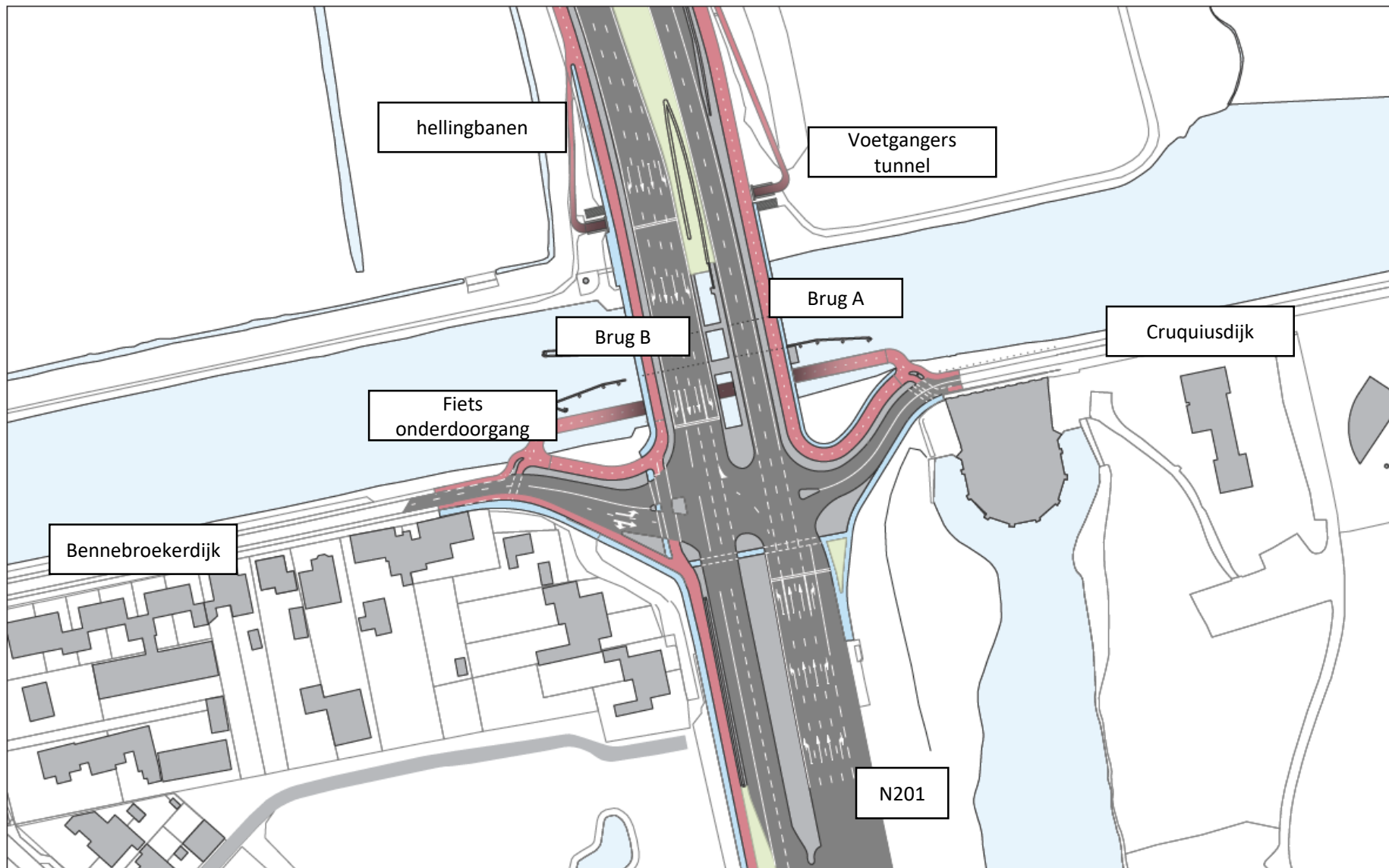
Een mijlpaal voor de #Cruquiusbrug in #Heemstede. Vandaag ondertekenden wethouder@marjaruigrok, hoogheerraad @inekevsteensel, burgemeester @Astrid_Nienhuis en gedeputeerde @jeroenolthof de samenwerkingsovereenkomst voor de nieuwe duurzame Cruquiusbrug bit.ly/3gyTNb5



Marja Ruigrok en 3 anderen

 1  3  6 

Toelichting project



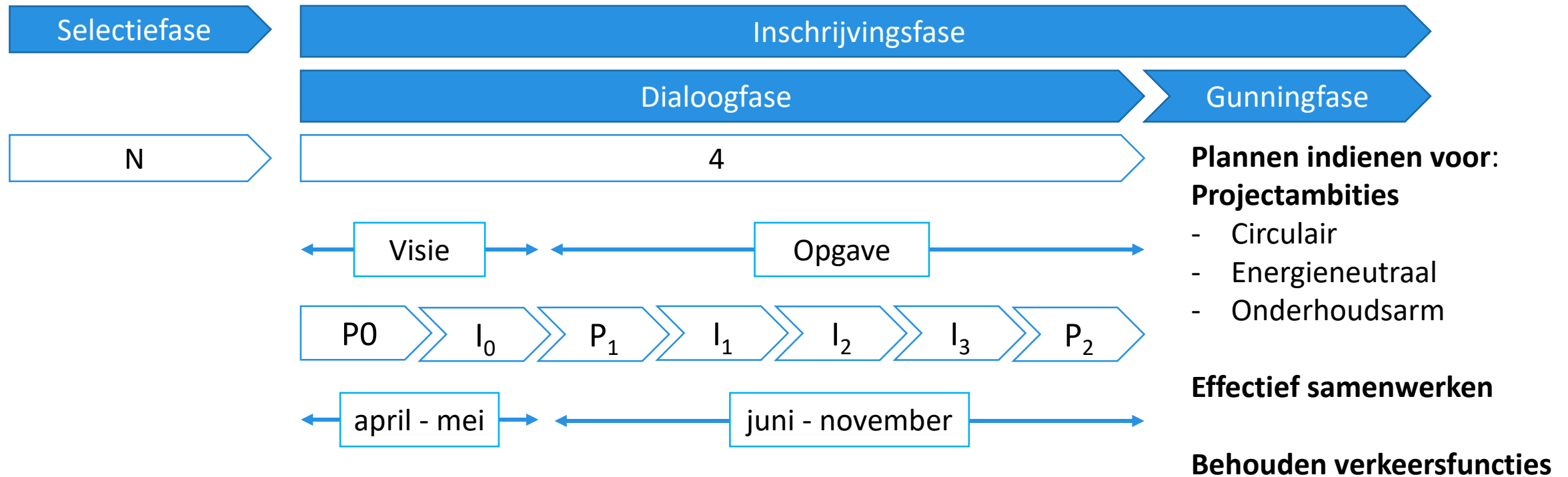
gemeente
Haarlemmermeer

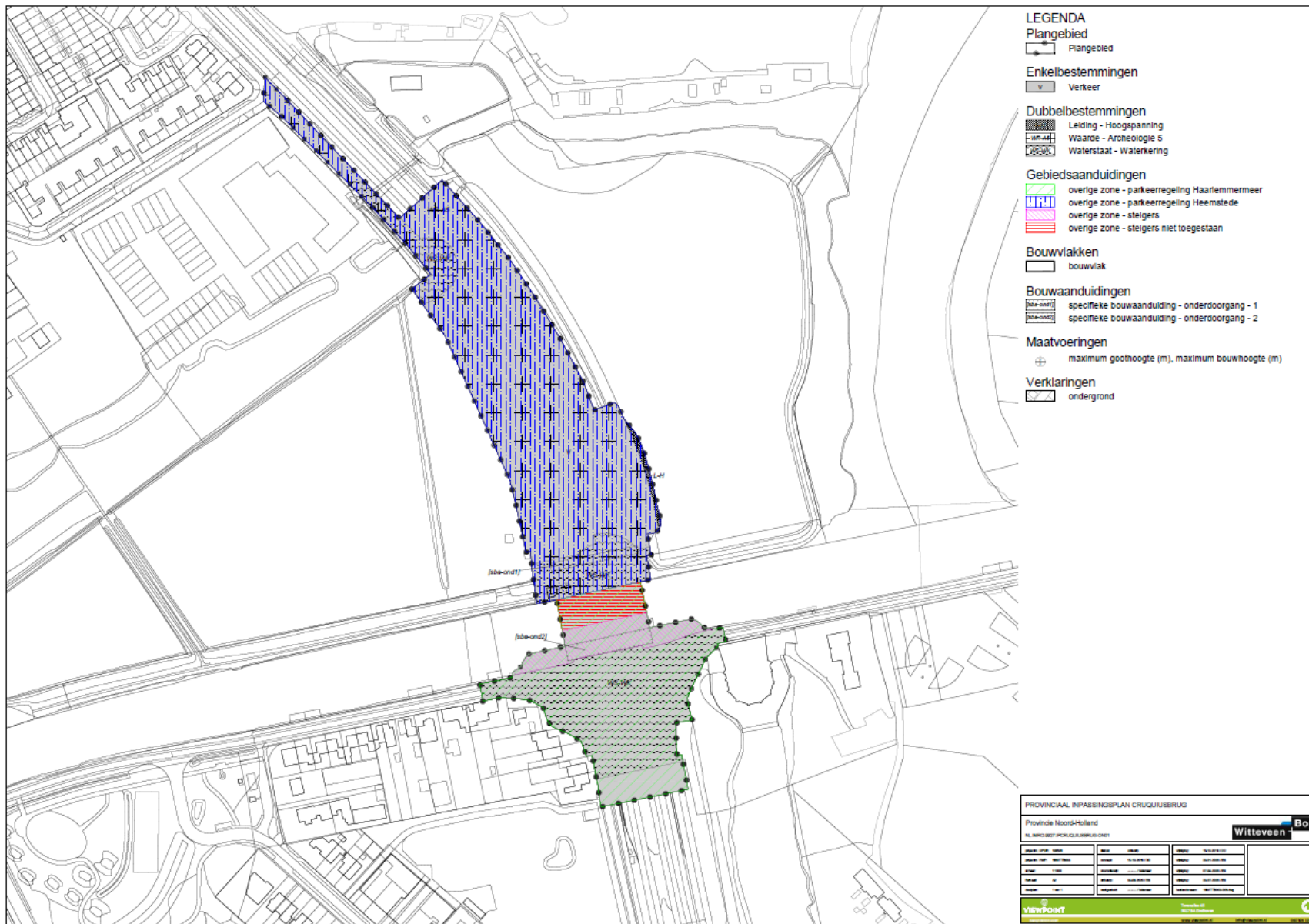


Hoogheemraadschap van
Rijnland

Aanbesteding Cruquiusbrug

Hoe ingericht





Ontwerp PIP
 Ter inzage 4/09 – 16/10

11 zienswijzen
 Wijziging Stikstof regels

Van: [redacted]
Aan: [redacted] [@haarlemmermeer.nl](mailto:[redacted]@haarlemmermeer.nl); [redacted]
[\[heemstede\]](mailto:[redacted]@heemstede.nl)
Cc: [redacted]
Onderwerp: Overeenkomsten Cruquiusbrug getekend
Datum: donderdag 10 december 2020 16:43:13
Bijlagen: [1364987_NOK_COB_getekend_20201210.pdf](#)
[1364986_SOK_Cruquiusbrug_getekend_20201212.pdf](#)
[20201210_Presentatie_SOK_Cruquiusbrug.pdf](#)

Allen,

Hierbij een digitale versie van de getekende overeenkomsten van Cruquiusbrug en de presentatie

[redacted]
Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] / M: +316 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

[redacted]@noord-holland.nl



Nadere overeenkomst tussen
 de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede en gemeente
 Haarlemmermeer
 betreffende de uitvoering en de overdracht van eigendom, beheer
 en onderhoud van onderdelen van project Cruquiusbrug

Concept, uitsluitend bedoeld voor discussiedoeleinden

versie: 0.5
datum: 10-09-2020
zaaknummer: 1361554
document: 1364987

Datum	versie	wijziging
24-01-2020	01.	Check tbv PNH;CZ/JZ
30-01-2020	0.1.2	Ter bespreking projectgroep CQB
17-04-2020	0.2	Reacties Heemstede, Haarlemmermeer-beheer verwerkt
11-06-2020	0.3	Eind concept ter bespreking MT overleg project Cruquiusbrug
10-09-2020	0.4	Reacties uit MT overleg verwerkt
20-10-2020	0.5	Art. 6 in versie 0.4 is vervallen

CONCEPT

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde J.Olthof handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van, hierna te noemen "**Provincie**"
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens Besluit van burgemeester en wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw mr. A.C. Nienhuis, burgemeester van gemeente Heemstede, hierna te noemen "**Heemstede**",
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, te dezen op grond van het Mandaat-, machtiging- en volmachtsbesluit d.d. 4 februari 2020, nummer 2020.0000226 , rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. ** 2020, nummer 2020.****, hierna te noemen "**Haarlemmermeer**",

Verder gezamenlijk te noemen "**Partijen**",

Overwegende dat:

- A. Partijen samen met Hoogheemraadschap Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam een Samenwerkingsovereenkomst d.d. xxx/kenmerk1361554\1364986 zijn aangegaan over de realisatie van het project Cruquiusbrug, nader te noemen "SOK Cruquiusbrug";
- B. Partijen in aanvulling op de SOK Cruquiusbrug aanvullende afspraken wensen te maken omtrent de uitvoering van Werk 1 alsmede over het eigendom, beheer en onderhoud na oplevering van het project Cruquiusbrug.

Komen het volgende overeen:

Voor begripsbepalingen wordt verwezen naar artikel 1 van de Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 1 Doel overeenkomst

- 1.1 Conform artikel 2.2. van de SOK Cruquiusbrug, wensen Partijen gedetailleerde afspraken over de realisatie het Project (deel Werk 1) vast te leggen in onderhavige Nadere overeenkomst.

Artikel 2 Verplichtingen Partijen

Provincie

- 2.1 De Provincie verzorgt de coördinatie van het verleggen van de kabels en leidingen en neemt de eventueel noodzakelijke verlegging mee in de aanbesteding als bedoeld in artikel 4.1 van de SOK Cruquiusbrug.
- 2.2 De kosten voor de coördinatie van het verleggen van de kabels en leidingen en de eventuele verlegging als bedoeld in lid 1 zijn voor rekening van de aanvrager.

Heemstede

- 2.3 Heemstede zal de gronden en opstallen benodigd voor de uitvoering van Werk 1 en in zijn eigendom berusten om niet overdragen aan de Provincie, of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De betreffende gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.

Haarlemmermeer

- 2.4 Haarlemmermeer zal de gronden en opstallen benodigd voor de uitvoering van Werk 1 en in zijn eigendom berusten om niet overdragen aan de Provincie, of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De betreffende gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.

Artikel 3 Bodemverontreinigingen

- 3.1 Indien er sprake is van een bodemverontreiniging zodanig dat reiniging of sanering dient plaats te vinden van door Partijen ten behoeve van het Project van derden te verwerven gronden, dan wordt bij het vaststellen van de koopsom –indien mogelijk– rekening gehouden met de kosten van noodzakelijke bodemsanering en worden deze daarop in mindering gebracht. De totale kosten van het laten uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek en noodzakelijke sanering komen voor rekening van de (grond)eigenaar.
- 3.2 De eventuele saneringskosten worden gedragen door de Partij(en) die hiervoor conform vigerende wet- en regelgeving aansprakelijk is (zijn). Indien sprake is van een overschrijding van het geraamde grondverwervingsresultaat zal het onderhandelingsresultaat voor akkoord worden voorgelegd aan de Projectgroep, voordat definitieve overeenkomsten worden gesloten met verkopende partijen.

Artikel 4 Planschaderegeling

- 4.1 Aanvragen om tegemoetkoming in schade als bedoeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en voortvloeiende uit de planologische regeling zullen worden behandeld conform het gestelde in paragraaf 6.1.3. van het Besluit ruimtelijke ordening en de Verordening planschade Noord-Holland 2010. De toe te kennen tegemoetkomingen in schade zijn onderdeel van de kosten van het Project.
- 4.2 Verzoeken om nadeelcompensatie zullen worden behandeld conform de Regeling Nadeelcompensatie Infrastructurele Werken Provincie Noord-Holland 2007. De eventueel toe te kennen compensatie maakt onderdeel uit van de kosten van het Project.

Artikel 5 Eigendom, beheer en onderhoud

- 5.1 Het eigendom van de verschillenden onderdelen van Werk 1 zal, zoveel als mogelijk, bij de respectievelijke partij (komen te) berusten die dat betreffende onderdeel in beheer en onderhoud heeft. De grenzen van beheer en onderhoud zullen worden vastgesteld volgens het principe dat de onderdelen die de provinciale weg (inclusief fiets- en voetpaden) betreffen bij de Provincie in beheer en onderhoud berusten en de onderdelen die gemeentelijke wegen, fiets- en voetpaden betreffen bij de

- respectievelijke gemeente in beheer en onderhoud berusten waarin deze onderdelen zijn gelegen (zie Bijlage II).
- 5.2 Voor zover het eigendom van de ondergrond van het in beheer en onderhoud te nemen onderdeel nog niet bij de betreffende partij berust, zal de ondergrond om niet in eigendom worden overgedragen aan deze partij door de partij bij wie het eigendom op dat moment berust. De kosten van de noodzakelijke eigendomsoverdrachten zijn onderdeel van de kosten van het Project.
 - 5.3 De te realiseren Fietsonderdoorgang als onderdeel van Werk 1, zal na oplevering door de Provincie worden overgedragen aan Haarlemmermeer. De Provincie zorgt ervoor dat door het Hoogheemraadschap Rijnland een recht van opstal op het perceel van Hoogheemraadschap Rijnland wordt gevestigd ten behoeve van de Gemeente Haarlemmermeer.
 - 5.4 Zodra het definitieve ontwerp van Werk 1 bekend is zullen Partijen in onderling overleg de grenzen van eigendom, beheer en onderhoud vaststellen en aangeven op een tekening. De Provincie draagt zorg voor het opstellen van deze tekening. Na akkoord door Partijen wordt de tekening als bijlage opgenomen bij deze overeenkomst.
 - 5.5 Werk 1 wordt opgeleverd aan de Provincie, in samenspraak met Heemstede respectievelijk Haarlemmermeer wat betreft die areaaldelen van het werk waar de betreffende gemeente verantwoordelijk wordt voor het beheer en onderhoud. De betreffende areaaldelen worden uiterlijk zes (6) maanden na voltooiing van het opleverdossier, inclusief garantiebepalingen en instandhoudingsplannen, in eigendom, beheer en onderhoud overgedragen aan Heemstede respectievelijk Haarlemmermeer. Het beheer en onderhoud wordt door de respectievelijke gemeenten overgenomen vanaf de datum waarop de noodzakelijke eigendomsoverdrachten hebben plaatsgevonden.
 - 5.6 De kosten voor beheer en onderhoud komen ten laste van de eigenaar/beheerder van het betreffende onderdeel met ingang van de datum van overdracht.

Artikel 6 BTW

- 6.1 De bijdrage van de Gemeente Heemstede betreft een algemene bijdrage welke niet belast is met btw.
- 6.2 De bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer is belast met btw. Het afgesproken bedrag van de bijdrage is exclusief btw. De Provincie zal aan Haarlemmermeer een factuur uitreiken met daarop de volledige kosten voor de fietsonderdoorgang, en btw over dit bedrag berekenen. Het te betalen bedrag op deze factuur zal verminderd worden tot het niveau van de afgesproken bijdrage van Haarlemmermeer, plus de btw over de gehele kosten van de fietsonderdoorgang. De Provincie kan hierdoor de btw op de factuur van de aannemer (voor zover deze ziet op de fietsonderdoorgang) terugvorderen in de btw-aangifte. De Provincie kan de overige btw op de factuur van de aannemer terugvragen bij het BTW-compensatiefonds. Gemeente Haarlemmermeer kan de btw op de factuur van de Provincie, terugvragen bij het BTW-compensatiefonds.
- 6.3 De bijdrage van de Vervoerregio betreft een subsidie welke niet belast is met BTW.

Artikel 7 Onvoorziene omstandigheden.

- 7.1 Indien zich gedurende de looptijd van deze overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 8 Wijzigingen

- 8.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 8.2 Wijzigingen zullen als addendum aan deze overeenkomst worden gehecht.

Artikel 9 Geschillen

- 9.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 9.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter te Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 9.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 10 Inwerkingtreding en looptijd

- 10.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt vijf (5) jaar na deze datum of zoveel eerder of later als op de laatstelijk ingediende planschadeclaim en/of nadeelcompensatieclaim is besloten en dit besluit rechtens onaantastbaar is geworden.

Artikel 12 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Samenwerkingsovereenkomst betreffende de uitvoering van project Cruquiusbrug, kenmerk 1361554 \1364986, d.d. 2020
- II. (a) Tabel en (b) Tekening met toekomstig eigendom, beheer en onderhoud onderdelen Werk 1;
- III. Aanvullende klant eisen (KES) Haarlemmermeer aan fietsonderdoorgang.

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in de Samenwerkingsovereenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in drievoud,

Haarlem,

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,

J. Olthof

.....

Gemeente Heemstede

.....

mr. A.C. Nienhuis

Gemeente Haarlemmermeer

.....

M. Ruigrok

Bijlage II.a Tabel Verdeling beheer en/of eigendommen

Te realiseren onderdeel	Beheer	eigendom
Watercompensatie maatregelen	Provincie	Provincie
Fietsonderdoorgang	Haarlemmermeer	Haarlemmermeer (recht van opstal)
Hellingbanen naar voetgangerstunnel	Provincie	Provincie
Cruquiusbrug (A+B)	Provincie	Provincie

Bijlage II.b Tekening Verdeling beheer en/of eigendommen

Separaat bijgevoegd

CONCEPT

Bijlage III : Aanvullende klanteisen Haarlemmermeer fietsonderdoorgang

ID	Klanteisnaam	Stakeholder	Status vrijgave gewijzigd	Leidt tot Systeemeis - ID	Leidt tot Systeemeis - Eisnaam	Leidt tot Systeemeis - Eistekst
KES-0322	Normen en richtlijnen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0217	Fietsonderdoorgang - Betrouwbaarheid - Normen en richtlijnen	Het ontwerp van de 'Fietsonderdoorgang' dient te voldoen aan de eisen uit de 'CROW publicatie 351 Ontwerpwijzer fietsverkeer' en de richtlijnen van de 'ASVV 2012'.
KES-0323	Bieden bevestigingspunten voor hijsmiddelen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0302	Fietsonderdoorgang - Duurzaamheid - Bieden bevestigingspunten voor hijsmiddelen	De constructieve onderdelen dienen voorzien te zijn van bevestigingspunten voor hijsmiddelen .
KES-0324	Verwijderbaarheid onderdelen 'Fietsonderdoorgang'	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0219	Fietsonderdoorgang - Duurzaamheid - Verwijderbaarheid onderdelen 'Fietsonderdoorgang'	De 'Fietsonderdoorgang' dient zo te zijn ontworpen en gerealiseerd dat het niet mogelijk is dat er water in of op de 'Fietsonderdoorgang' loopt bij het verwijderen van het verwijderbare deel, zonder dat hiervoor aanpassingen aan de 'Fietsonderdoorgang' hoeven te worden gedaan.
KES-0325	Bereikbaarheid gladheidsbestrijding	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0214	Fietsonderdoorgang - Faciliteren wegennetwerk - Bereikbaarheid gladheidsbestrijding	Het dient mogelijk te zijn om gladheidsbestrijding middels een strooivoertuig uit te voeren t.p.v. de 'Fietsonderdoorgang'.
KES-0326	Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0182	Beweegbare kunstwerken - Veiligheid - Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten	Alle delen van de 'Beweegbare kunstwerken' dienen in alle fasen en scenario's bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten.

ID	Klanteisnaam	Stakeholder	Status vrijgave gewijzigd	Leidt tot Systeemeis - ID	Leidt tot Systeemeis - Eisnaam	Leidt tot Systeemeis - Eistekst
KES-0327	Inspecteerbaarheid en onderhoudbaarheid	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0211	Fietsonderdoorgang - Onderhoudbaarheid - Inspecteerbaarheid en onderhoudbaarheid	De 'Fietsonderdoorgang' dient gedurende de levensduur op een gebruikelijke en acceptabele wijze geïnspecteerd en onderhouden te kunnen worden met regulier materieel en personeel.
KES-0328	Toekomstvastheid niet-vervangbare onderdelen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0210	Fietsonderdoorgang - Toekomstvastheid - Toekomstvastheid niet-vervangbare onderdelen	De niet-vervangbare onderdelen binnen de 'Fietsonderdoorgang' dienen een ontwerplevensduur te hebben van: 100 jaar.
KES-0329	Verwijderbaarheid onderdelen 'Fietsonderdoorgang'	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0219	Fietsonderdoorgang - Duurzaamheid - Verwijderbaarheid onderdelen 'Fietsonderdoorgang'	De 'Fietsonderdoorgang' dient zo te zijn ontworpen en gerealiseerd dat het niet mogelijk is dat er water in of op de 'Fietsonderdoorgang' loopt bij het verwijderen van het verwijderbare deel, zonder dat hiervoor aanpassingen aan de 'Fietsonderdoorgang' hoeven te worden gedaan.
KES-0330	Vandalismebestendigheid	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0213	Fietsonderdoorgang - Veiligheid - Vandalismebestendigheid	De 'Fietsonderdoorgang' dient geen losse onderdelen te bevatten of onderdelen die met eenvoudig handgereedschap wegneembaar zijn.
KES-0331	Veilige aansluiting	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0080	Fietsonderdoorgang - Veiligheid - Veilige aansluiting	De 'Fietsonderdoorgang' dient vrij te zijn van de hoogteverschillen, knikken en scheuren in de bovenbouw van de weg ter plaatse van de overgang van de weg op aardenbaan en de 'Fietsonderdoorgang'. Het maximale hoogteverschil ter plaatse van het berijdbare deel dient maximaal 2 mm te zijn.

ID	Klanteisnaam	Stakeholder	Status vrijgave gewijzigd	Leidt tot Systeemeis - ID	Leidt tot Systeemeis - Eisnaam	Leidt tot Systeemeis - Eistekst
KES-0332	Voorkomen inrijdbaarheid autoverkeer	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0215	Fietsonderdoorgang- Faciliteren wegennetwerk - Voorkomen inrijdbaarheid autoverkeer	De 'Fietsonderdoorgang' dient niet toegankelijk te zijn voor (onbevoegd) autoverkeer.
KES-0333	Aanvaring door schepen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0221	Geleidewerken - Faciliteren vaarwegennetwerk - Aanvaring door schepen	De 'Geleidewerken' dienen zorg te dragen dat aanvaring van schepen op de 'Fietsonderdoorgang' voorkomen wordt.
KES-0334	Positie armaturen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0256	Openbare verlichting - gemeente - Conditioneren en inpassen - Positie armaturen	De armaturen van de 'Openbare verlichting' dienen niet op de gevel van woningen te schijnen.

Handen ineen voor nieuwe en duurzame Cruquiusbrug

De provincie Noord-Holland, Vervoersregio Amsterdam, Hoogheemraadschap Rijnland, gemeente Heemstede en gemeente Haarlemmermeer tekenden op **dd. dd. dd.** de samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug voor de nieuwe duurzame Cruquiusbrug (N201) in Heemstede. Samen met de vier partners verbetert de provincie Noord-Holland de doorstroming van het wegverkeer op de N201. Door tegelijkertijd de Cruquiusbrug op een innovatieve en duurzame wijze te vervangen werkt de provincie ook haar duurzaamheidsambities verder uit.

Ondertekening bestuurders

Bestuurders mevrouw Ruigrok (namens de Vervoersregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer), mevrouw van Steensel-van Hage (het Hoogheemraadschap Rijnland, mevrouw mr. Nienhuis (gemeente Heemstede) en gedeputeerde Olthof (provincie Noord-Holland) ondertekenden **.....** de samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug.

Duurzame Cruquiusbrug

De Cruquiusbrug (N201) wordt in 2022 – 2023 vernieuwd. De oostelijke brug richting Heemstede wordt vervangen en verbreed. Ook vindt er in deze periode groot onderhoud plaats aan de westelijke brug richting Hoofddorp. De nieuwe Cruquiusbrug is een bijzonder en ambitieus innovatieproject. De brug wordt circulair, energieneutraal en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd. De doelstelling is een energie-neutrale brug te realiseren die (zoveel als mogelijk) zelfvoorzienend is en evenveel energie opwekt als dat de brug verbruikt. Ook wordt de nieuwe brug gebouwd met gestandaardiseerde brugonderdelen die makkelijk opnieuw gebruikt kunnen worden of vervangen. De Cruquiusbrug vormt een goed voorbeeld hoe door de inzet van innovatieve technologie een bijdrage wordt geleverd aan het terugdringen van de CO2-uitstoot.

PIP-procedure en aanbesteding

De provincie doorloopt de procedure van het Provinciaal Inpassingplan (PIP). Naar verwachting stellen Provinciale Staten van Noord-Holland het definitieve PIP Cruquiusbrug begin 2021 vast. Ook hierna volgt een terinzagelegging van 6 weken voor eventueel bezwaar. De aanbestedingsprocedure verwacht de provincie in 2021 af te ronden. De ingebruikname van de brug staat gepland op begin 2024.

Meer informatie

Raadpleeg de [website van de Cruquiusbrug](#) voor de meest actuele stand van zaken én achtergrondinformatie over de PIP-procedure. Met vragen over de procedure of werkzaamheden kunnen (vaar)weggebruikers contact opnemen met het Servicepunt van de provincie via 0800 0200 600 (gratis), of per mail: servicepunt@noord-holland.nl.

Van: [redacted]
Aan: [redacted] [heemstede]
Onderwerp: RE: NOK Cruquiusbrug: foutje m.b.t. kosten en betaling
Datum: dinsdag 20 oktober 2020 11:16:33
Bijlagen: image001.png
 image002.png
 NOK Cruquiusbrug conceptversie 0.5_20201020.docx
 Nota_GS_SOK_Cruquiusbrug_-_persbericht_201009.docx

Bijgaand de gewijzigde NOK voor de Cruquiusbrug versie 0.5.
 De datum voor ondertekening SOK & NOK blijft nog even in geel gemarkeerd tot de datum bekend is. Ik neem aan dat Marja Ruigrok tekend namens de gemeente Haarlemmermeer.
 GS zal Jeroen Olthof mandateren nadat PS op 9 november akkoord heeft gegeven op het aanvullende krediet.
 Ook stuur ik jullie het concept persbericht dat we na ondertekening willen laten uitgaan. Voor vragen over persbericht kunnen jullie af laten stemmen met [redacted] (zie cc)

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] M: +316 [redacted]
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl
 [redacted]@noord-holland.nl

Van: [redacted]@haarlemmermeer.nl>
Verzonden: dinsdag 20 oktober 2020 10:42
Aan: [redacted]@Noord-Holland.nl>
Onderwerp: RE: NOK Cruquiusbrug: foutje m.b.t. kosten en betaling
 Tino,

Heb je voor mij nog de aangepaste versie. Ik krijg deze niet de door de toetsing.
 Naast artikel 6 heb ik ook nog onderstaande invulpunten.

cid:image001.png@01D6A6D1.4F9133A0



cid:image002.png@01D6A6D1.4F9133A0



Groet,

Senior Beleidsadviseur Verkeer en Vervoer
 cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Tel (023) [redacted]
 06 [redacted]
 Werkdagen: ma, di, wo, do.

Raadhuisplein 1
 Postbus 250
 2130 AG Hoofddorp

Van: [redacted]@Noord-Holland.nl>
Verzonden: vrijdag 25 september 2020 17:49
Aan: [redacted] [heemstede] [redacted]@heemstede.nl>; [redacted]@haarlemmermeer.nl>
CC: [redacted]@noord-holland.nl>
Onderwerp: NOK Cruquiusbrug: foutje m.b.t. kosten en betaling
Urgentie: Hoog

Ik vond nog een openstaand punt in de NOK:

Artikel 6. Kosten en betaling

6.1 In aanvulling op artikel 9 lid 1 t/m 4 van de SOK Cruquiusbrug komen Partijen het volgende overeen:

De in bijlage 1 genoemde Vastgoed/Grondkosten worden op basis van het verwervingsresultaat opnieuw vastgesteld en tussen Partijen verrekend bij de betaling zoals beschreven in artikel 9.6.

Naar mijn idee kan heel artikel 6 uit de NOK worden gehaald. De gronden tussen de partijen worden om niet geruild, waardoor er ook geen verrekening tussen de partijen hoeft plaats te vinden.

Delen jullie ook die mening? Dan stuur ik maandag een gecorrigeerde versie van de NOK.

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 [redacted] M: +316 [redacted]
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl
 [redacted]@noord-holland.nl

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen!

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Haarlemmermeer sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht en de bijlage(n).

De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).

Ontvangt u dit bericht ten onrechte? Dan verzoeken wij u de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen.

Gemeente Haarlemmermeer staat er niet voor in dat de integriteit van dit bericht behouden is gebleven. Ook garanderen wij niet dat dit bericht en de bijlage(n) vrij is van virussen, niet is onderschept of vatbaar is geweest voor tussenkomst (door derden).

Van: [redacted]
Aan: [redacted] @haarlemmeer.nl); [redacted]
[\[heemstede\]](#)
Cc: [redacted]
Onderwerp: Cruquiusbrug: programma ondertekening SOK 10 december
Datum: maandag 7 december 2020 11:08:00
Prioriteit: Hoog

Beste projectgroep leden,
 A.s. donderdag is een moment gepland voor de ondertekening van de
 samenwerkingsovereenkomst.

Bijgaand het korte programma:

Datum en tijd	10 december 2020 van 14.30 -15.30 uur
Locatie en adres	Provinciehuis Noord-Holland Dreef 3 Haarlem Haarlemzaal 1.5
Organiserende partij	Provincie Noord-Holland
Soort bijeenkomst	Ondertekening samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug en bestuurlijk overleg.
Aanleiding	De Cruquiusbrug (N201) wordt in 2022 – 2023 vernieuwd. De oostelijke brug richting Heemstede wordt vervangen en verbreed. Ook vindt er in deze periode groot onderhoud plaats aan de westelijke brug richting Hoofddorp. De nieuwe Cruquiusbrug is een bijzonder en ambitieus innovatieproject. De brug wordt circulair, energieneutraal en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd. Op 10 december tekent de provincie de samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug met de gemeente Haarlem, Heemstede, Vervoersregio Amsterdam en Hoogheemraadschap Rijnland. In deze samenwerkingsovereenkomst staan afspraken over de scope, financiën en beheer en onderhoud van de brug. Samen met de vier partners verbetert de provincie Noord-Holland de doorstroming van het wegverkeer op de N201. Door tegelijkertijd de Cruquiusbrug op een innovatieve en duurzame wijze te vervangen werkt de provincie ook haar duurzaamheidsambities verder uit.
Handeling	Ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug samen met de partners.
Programma	<ol style="list-style-type: none"> 1. Openingswoord: door gedeputeerde Jeroen Olthof 2. Filmpje: Duurzaam en circulair bouwen https://www.youtube.com/watch?v=Zc8XOTDLGdw&feature=youtu.be 3. Ondertekening SOK door alle partners 4. Foto moment alle partners (foamboard) 5. Taart en koffie 6. Bestuurlijke informatie verstrekking: toelichting op stand van zaken van het project door projectmanager. <ul style="list-style-type: none"> - O.a. toelichting op de aanbestedingsprocedure en

	<p>PIP procedure - vooruitblik op het vervolg traject in de uitvoering. Start bouwteam PNH en aannemer werken samen Definitief Ontwerp uit. Projectpartners worden hierin actief betrokken.</p>
Wat doet de provincie	<p>Provincie heeft het project voorbereid in samenwerking met de projectpartners, besteedt het werk aan en begeleidt de uitvoering.</p>
Wie zijn de genodigden?	<p>Wethouder Marja Ruigrok (vervoersregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer), hoogheemraad Ineke van Steensel-van Hage (Hoogheemraadschap Rijnland), burgemeester Astrid Nienhuis (gemeente Heemstede) gedeputeerde Jeroen Olthof (provincie Noord-Holland)</p>
Ambtelijke ondersteuning	<p>Partners: Wethouder Marja Ruigrok (vervoersregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer), hoogheemraad Ineke van Steensel-van Hage (Hoogheemraadschap Rijnland), burgemeester Astrid Nienhuis (gemeente Heemstede) en gedeputeerde Jeroen Olthof (provincie Noord-Holland) Projectleider: ██████████ (BU\INFRA) Portfoliomanager: ██████████ (BU\BG) Communicatieadviseur: ██████████ (fotomoment)</p>
Social media	<p>Vandaag ondertekenden de partners de samenwerkingsovereenkomst voor de nieuwe duurzame Cruquiusbrug in Heemstede. Hiermee is er een belangrijke stap genomen in het proces van de vervanging van de Cruquiusbrug + link nieuwsbericht website</p>

Voor eventuele vragen kan je mailen, bekken.

████████████████████

Projectmanager Cruquiusbrug – Realisatie Infrastructurele projecten

T: +3123 514 ████████ / M: +316 ████████

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl / www.cruquiusbrug.nl

██████████@noord-holland.nl



Nadere overeenkomst tussen
de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede en gemeente
Haarlemmermeer
betreffende de uitvoering en de overdracht van eigendom, beheer
en onderhoud van onderdelen van project Cruquiusbrug

versie: 1.0
datum: 10-12-2020
zaaknummer: 1361554
document: 1364987

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde J.Olthof handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van 1 december 2020, hierna te noemen "**Provincie**"
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens Besluit van burgemeester en wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw mr. A.C. Nienhuis, burgemeester van gemeente Heemstede, hierna te noemen "**Heemstede**",
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, te dezen op grond van het Mandaat-, machtiging- en volmachtsbesluit d.d. 4 februari 2020, nummer 2020.0000226 , rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. 27 oktober 2020, nummer 2020.0002600, hierna te noemen "**Haarlemmermeer**".

Verder gezamenlijk te noemen "**Partijen**",

Overwegende dat:

- A. Partijen samen met Hoogheemraadschap Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam een Samenwerkingsovereenkomst d.d. 10 december 2020 kenmerk 1361554\1364986 zijn aangegaan over de realisatie van het project Cruquiusbrug, nader te noemen "SOK Cruquiusbrug";
- B. Partijen in aanvulling op de SOK Cruquiusbrug aanvullende afspraken wensen te maken omtrent de uitvoering van Werk 1 alsmede over het eigendom, beheer en onderhoud na oplevering van het project Cruquiusbrug.

Komen het volgende overeen:

Voor begripsbepalingen wordt verwezen naar artikel 1 van de Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 1 Doel overeenkomst

- 1.1 Conform artikel 2.2. van de SOK Cruquiusbrug, wensen Partijen gedetailleerde afspraken over de realisatie het Project (deel Werk 1) vast te leggen in onderhavige Nadere overeenkomst.

Artikel 2 Verplichtingen Partijen

Provincie

- 2.1 De Provincie verzorgt de coördinatie van het verleggen van de kabels en leidingen en neemt de eventueel noodzakelijke verlegging mee in de aanbesteding als bedoeld in artikel 4.1 van de SOK Cruquiusbrug.
- 2.2 De kosten voor de coördinatie van het verleggen van de kabels en leidingen en de eventuele verlegging als bedoeld in lid 1 zijn voor rekening van de aanvrager.

Heemstede

- 2.3 Heemstede zal de gronden en opstallen benodigd voor de uitvoering van Werk 1 en in zijn eigendom berusten om niet overdragen aan de Provincie, of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De betreffende gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.

Haarlemmermeer

- 2.4 Haarlemmermeer zal de gronden en opstallen benodigd voor de uitvoering van Werk 1 en in zijn eigendom berusten om niet overdragen aan de Provincie, of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen. De betreffende gronden zijn aangegeven op de tekening in Bijlage II.

Artikel 3 Bodemverontreinigingen

- 3.1 Indien er sprake is van een bodemverontreiniging zodanig dat reiniging of sanering dient plaats te vinden van door Partijen ten behoeve van het Project van derden te verwerven gronden, dan wordt bij het vaststellen van de koopsom –indien mogelijk– rekening gehouden met de kosten van noodzakelijke bodemsanering en worden deze daarop in mindering gebracht. De totale kosten van het laten uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek en noodzakelijke sanering komen voor rekening van de (grond)eigenaar.
- 3.2 De eventuele saneringskosten worden gedragen door de Partij(en) die hiervoor conform vigerende wet- en regelgeving aansprakelijk is (zijn). Indien sprake is van een overschrijding van het geraamde grondverwervingsresultaat zal het onderhandelingsresultaat voor akkoord worden voorgelegd aan de Projectgroep, voordat definitieve overeenkomsten worden gesloten met verkopende partijen.

Artikel 4 Planschaderegeling

- 4.1 Aanvragen om tegemoetkoming in schade als bedoeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en voortvloeiende uit de planologische regeling zullen worden behandeld conform het gestelde in paragraaf 6.1.3. van het Besluit ruimtelijke ordening en de Verordening planschade Noord-Holland 2010. De toe te kennen tegemoetkomingen in schade zijn onderdeel van de kosten van het Project.
- 4.2 Verzoeken om nadeelcompensatie zullen worden behandeld conform de Regeling Nadeelcompensatie Infrastructurele Werken Provincie Noord-Holland 2007. De eventueel toe te kennen compensatie maakt onderdeel uit van de kosten van het Project.

Artikel 5 Eigendom, beheer en onderhoud

- 5.1 Het eigendom van de verschillende onderdelen van Werk 1 zal, zoveel als mogelijk, bij de respectievelijke partij (komen te) berusten die dat betreffende onderdeel in beheer en onderhoud heeft. De grenzen van beheer en onderhoud zullen worden vastgesteld volgens het principe dat de onderdelen die de provinciale weg (inclusief fiets- en voetpaden) betreffen bij de Provincie in beheer en onderhoud berusten en de onderdelen die gemeentelijke wegen, fiets- en voetpaden betreffen bij de respectievelijke gemeente in beheer en onderhoud berusten waarin deze onderdelen zijn gelegen (zie Bijlage II).

- 5.2 Voor zover het eigendom van de ondergrond van het in beheer en onderhoud te nemen onderdeel nog niet bij de betreffende partij berust, zal de ondergrond om niet in eigendom worden overgedragen aan deze partij door de partij bij wie het eigendom op dat moment berust. De kosten van de noodzakelijke eigendomsoverdrachten zijn onderdeel van de kosten van het Project.
- 5.3 De te realiseren Fietsonderdoorgang als onderdeel van Werk 1, zal na oplevering door de Provincie worden overgedragen aan Haarlemmermeer. De Provincie zorgt ervoor dat door het Hoogheemraadschap Rijnland een recht van opstal op het perceel van Hoogheemraadschap Rijnland wordt gevestigd ten behoeve van de Gemeente Haarlemmermeer.
- 5.4 Zodra het definitieve ontwerp van Werk 1 bekend is zullen Partijen in onderling overleg de grenzen van eigendom, beheer en onderhoud vaststellen en aangeven op een tekening. De Provincie draagt zorg voor het opstellen van deze tekening. Na akkoord door Partijen wordt de tekening als bijlage opgenomen bij deze overeenkomst.
- 5.5 Werk 1 wordt opgeleverd aan de Provincie, in samenspraak met Heemstede respectievelijk Haarlemmermeer wat betreft die areaaldelen van het werk waar de betreffende gemeente verantwoordelijk wordt voor het beheer en onderhoud. De betreffende areaaldelen worden uiterlijk zes (6) maanden na voltooiing van het opleverdossier, inclusief garantiebepalingen en instandhoudingsplannen, in eigendom, beheer en onderhoud overgedragen aan Heemstede respectievelijk Haarlemmermeer. Het beheer en onderhoud wordt door de respectievelijke gemeenten overgenomen vanaf de datum waarop de noodzakelijke eigendomsoverdrachten hebben plaatsgevonden.
- 5.6 De kosten voor beheer en onderhoud komen ten laste van de eigenaar/beheerder van het betreffende onderdeel met ingang van de datum van overdracht.

Artikel 6 BTW

- 6.1 De bijdrage van de Gemeente Heemstede betreft een algemene bijdrage welke niet belast is met btw.
- 6.2 De bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer is belast met btw. Het afgesproken bedrag van de bijdrage is exclusief btw. De Provincie zal aan Haarlemmermeer een factuur uitreiken met daarop de volledige kosten voor de fietsonderdoorgang, en btw over dit bedrag berekenen. Het te betalen bedrag op deze factuur zal verminderd worden tot het niveau van de afgesproken bijdrage van Haarlemmermeer, plus de btw over de gehele kosten van de fietsonderdoorgang. De Provincie kan hierdoor de btw op de factuur van de aannemer (voor zover deze ziet op de fietsonderdoorgang) terugvorderen in de btw-aangifte. De Provincie kan de overige btw op de factuur van de aannemer terugvragen bij het BTW-compensatiefonds. Gemeente Haarlemmermeer kan de btw op de factuur van de Provincie, terugvragen bij het BTW-compensatiefonds.
- 6.3 De bijdrage van de Vervoerregio betreft een subsidie welke niet belast is met BTW.

Artikel 7 Onvoorziene omstandigheden.

- 7.1 Indien zich gedurende de looptijd van deze overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 8 Wijzigingen

- 8.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 8.2 Wijzigingen zullen als addendum aan deze overeenkomst worden gehecht.

Artikel 9 Geschillen

- 9.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 9.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter te Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 9.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 10 Inwerkingtreding en looptijd

- 10.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt vijf (5) jaar na deze datum of zoveel eerder of later als op de laatstelijk ingediende planschadeclaim en/of nadeelcompensatieclaim is besloten en dit besluit rechtens onaantastbaar is geworden.

Artikel 12 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Samenwerkingsovereenkomst betreffende de uitvoering van project Cruquiusbrug, kenmerk 1361554 \1364986, d.d. 10 december 2020
- II. (a) Tabel en (b) Tekening met toekomstig eigendom, beheer en onderhoud onderdelen Werk 1;
- III. Aanvullende klant eisen (KES) Haarlemmermeer aan fietsonderdoorgang.

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in de Samenwerkingsovereenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in drievoud,

Haarlem, 10 december 2020

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,


Gemeente Heemstede


mr. A.C. Nienhuis

Gemeente Haarlemmermeer


M. Ruijrok

Bijlage II.a Tabel Verdeling beheer en/of eigendommen

Te realiseren onderdeel	Beheer	eigendom
Watercompensatie maatregelen	Provincie	Provincie
Fietsonderdoorgang	Haarlemmermeer	Haarlemmermeer (recht van opstal)
Hellingbanen naar voetgangerstunnel	Provincie	Provincie
Cruquiusbrug (A+B)	Provincie	Provincie

Bijlage II.b Tekening Verdeling beheer en/of eigendommen

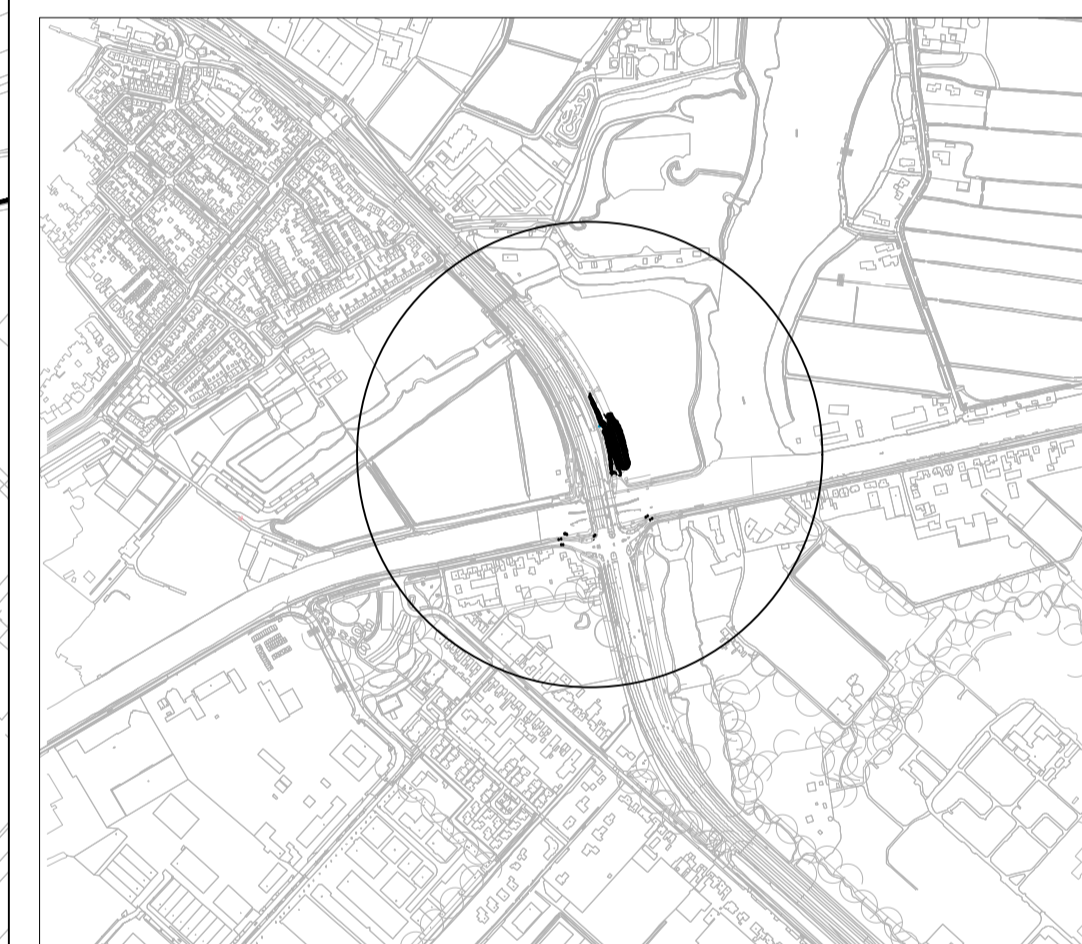
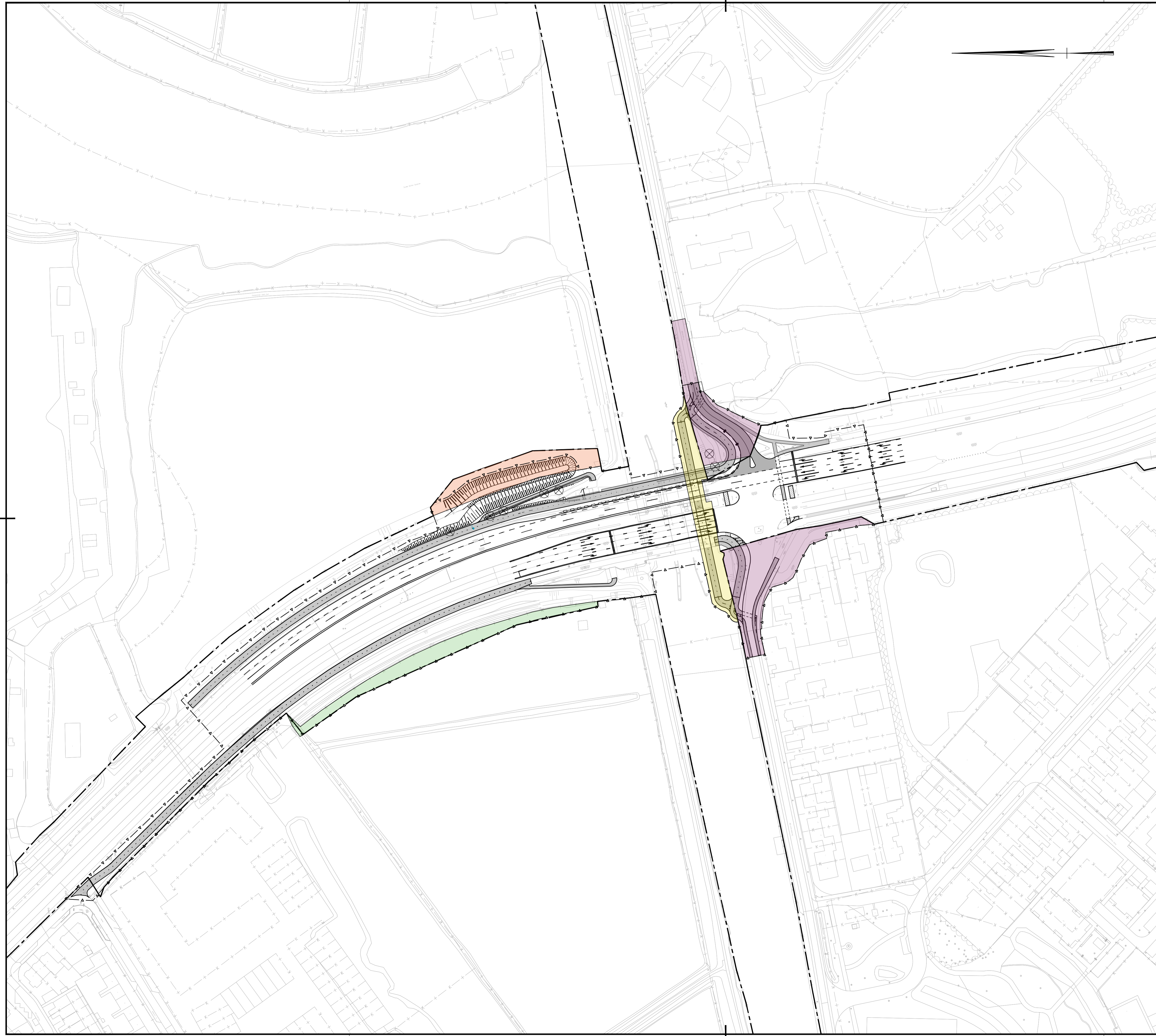
Separaat bijgevoegd

№	omschrijving	beheer	eigendom
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

Bijlage III : Aanvullende klanteisen Haarlemmermeer fietsonderdoorgang

ID	Klanteisnaam	Stakeholder	Status vrijgave gewijzigd	Leidt tot Systeemeis - ID	Leidt tot Systeemeis - Eisnaam	Leidt tot Systeemeis - Eistekst
KES-0322	Normen en richtlijnen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0217	Fietsonderdoorgang - Betrouwbaarheid - Normen en richtlijnen	Het ontwerp van de 'Fietsonderdoorgang' dient te voldoen aan de eisen uit de 'CROW publicatie 351 Ontwerprijzer fietsverkeer' en de richtlijnen van de 'ASVV 2012'.
KES-0323	Bieden bevestigingspunten voor hijsmiddelen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0302	Fietsonderdoorgang - Duurzaamheid - Bieden bevestigingspunten voor hijsmiddelen	De constructieve onderdelen dienen voorzien te zijn van bevestigingspunten voor hijsmiddelen .
KES-0325	Bereikbaarheid gladheidsbestrijding	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0214	Fietsonderdoorgang - Faciliteren wegenetwerk - Bereikbaarheid gladheidsbestrijding	Het dient mogelijk te zijn om gladheidsbestrijding middels een strooivoertuig uit te voeren t.p.v. de 'Fietsonderdoorgang'.
KES-0326	Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0182	Beweegbare kunstwerken - Veiligheid - Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten	Alle delen van de 'Beweegbare kunstwerken' dienen in alle fasen en scenario's bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten.
KES-0327	Inspecteerbaarheid en onderhoudbaarheid	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0211	Fietsonderdoorgang - Onderhoudbaarheid - Inspecteerbaarheid en onderhoudbaarheid	De 'Fietsonderdoorgang' dient gedurende de levensduur op een gebruikelijke en acceptabele wijze geïnspecteerd en onderhouden te kunnen worden met regulier materieel en personeel.
KES-0328	Toekomstvastheid niet-ervangbare onderdelen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0210	Fietsonderdoorgang - Toekomstvastheid - Niet-ervangbare onderdelen	De niet-ervangbare onderdelen binnen de 'Fietsonderdoorgang' dienen een ontwerplevensduur te hebben van: 100 jaar.

KES-0330	Vandalismebestendigheid	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0213	Fietsonderdoorgang - Veiligheid - Vandalismebestendigheid	De 'Fietsonderdoorgang' dient geen losse onderdelen te bevatten of onderdelen die met eenvoudig handgereedschap wegneembaar zijn.
KES-0331	Veilige aansluiting	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0080	Fietsonderdoorgang - Veiligheid - Veilige aansluiting	De 'Fietsonderdoorgang' dient vrij te zijn van de hoogteverschillen, knikken en scheuren in de bovenbouw van de weg ter plaatse van de overgang van de weg op aardenbaan en de 'Fietsonderdoorgang'. Het maximale hoogteverschil ter plaatse van het berijdbare deel dient maximaal 2 mm te zijn.
KES-0332	Voorkomen inrijdbaarheid autoverkeer	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0215	Fietsonderdoorgang- Faciliteren wegnennetwerk - Voorkomen inrijdbaarheid autoverkeer	De 'Fietsonderdoorgang' dient niet toegankelijk te zijn voor (onbevoegd) autoverkeer.
KES-0333	Aanvaring door schepen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0221	Geleidewerken - Faciliteren vaarwegennetwerk - Aanvaring door schepen	De 'Geleidewerken' dienen zorg te dragen dat aanvaring van schepen op de 'Fietsonderdoorgang' voorkomen wordt.
KES-0334	Positie armaturen	Gemeente Haarlemmermeer	2020-03-25	SYS-0256	Openbare verlichting - gemeente - Conditioneren en inpassen - Positie armaturen	De armaturen van de 'Openbare verlichting' dienen niet op de gevel van woningen te schijnen.



Situatie
SCHAAL 1 : 2000

Legenda

- Kadastrale grens
- Beheergrens PNH
- PIP grens
- Te verkrijgen rechten van opstal PNH en/of HLMM
- Over te dragen grond HMST --> PNH
- Tijdelijk tijdens uitvoering --> HLMM behoudt eigendom
- Particulier te verwerven grond door PNH

0 10 20 30 40m
SCHAAL 1:1000

Definitief

versienr: 4
versiedatum: 03-09-2020

Overzicht toekomstig eigendom,
Beheer en onderhoud + PIP grens

Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug,
kenmerk 1361554\1364986 d.d. 03-09-2020



getekend	B.H. Huting	d.d.03-09-2020	
gecontroleerd	W.P. de Vries	d.d.03-09-2020	schaal 1:1000
gezien	W.P. de Vries	d.d.03-09-2020	blad nr. 1/1
<small>Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. Liesbosweg 8 Postbus 233 7600 AE Deventer</small>			

A1



Cruquiusbrug

OW01 - Masterplan

Provincie Noord-Holland

1 oktober 2018

Project Cruquiusbrug
Opdrachtgever Provincie Noord-Holland

Document OW01 - Masterplan
Status Definitief
Datum 1 oktober 2018
Referentie 108509/18-014.889

Projectcode 108509
Projectleider [REDACTED]
Projectdirecteur [REDACTED]

Auteur(s) [REDACTED]
Gecontroleerd door [REDACTED]
Goedgekeurd door [REDACTED]

Paraaf [REDACTED]

Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Van Twickelostraat 2
Postbus 233
7400 AE Deventer
+31 (0)570 69 79 11
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING PROJECT	1
1.1	Projectomschrijving	1
1.2	Rapport	1
1.2.1	OW01 - Masterplan	1
1.2.2	Scope	1
1.2.3	Doel	1
1.3	Leeswijzer	2
2	CONTEXT ANALYSE	3
2.1	Ruimtelijke & functionele analyse	3
2.2	Verkeerstromenanalyse	5
2.2.1	Algemeen	5
2.2.2	Voetgangers	7
2.2.3	Fietsverkeer	8
2.2.4	Openbaar vervoer	9
2.2.5	Autoverkeer	10
2.2.6	Vrachtverkeer	11
2.2.7	Scheepvaartverkeer	12
2.3	Verkeerskundige analyse	12
2.3.1	Verkeersafwikkeling kruispunt N201-Bennebroekerdijk-Cruquiusdijk	12
2.3.2	Verkeersveiligheid	13
3	ONTWIKKELINGEN	15
3.1	Ruimtelijke ontwikkelingen met impact op wegverkeer	15
3.2	Doorkijk naar de toekomst	17
4	FUNCTIONELE EISEN & WENSEN	18
4.1	Wensen uit situatie	18
4.2	Ontwerpkeuzes	20
5	ONTWERPVARIANTEN	22
5.1	Aanpak	22

5.2	Criteria & weging	22
5.3	Varianten	23
5.3.1	Lange termijn varianten	24
5.3.2	Beperking overige varianten	24
5.4	Trade off matrix	25
5.4.1	Variant 0 - Huidige scope	26
5.4.2	Variant 1 - Tijdelijke Brug	27
5.4.3	Variant 2 - Nieuwe brug met fietsonderdoorgang	28
5.4.4	Keuze Trade off matrix	29
5.5	Overige subvarianten	30
6	CONCLUSIE	31
	Laatste pagina	31
	Bijlage(n)	
I	Verificatiedocument	
II	Score criteria	
III	Trade-off matrix	

1

INLEIDING PROJECT

1.1 Projectomschrijving

Het project Cruquiusbrug is een bijzonder project voor de Provincie Noord Holland met een lange geschiedenis. Het project kent naast een vervangings- en onderhoudsopgave voor het behouden en in stand houden van een belangrijke regionale verkeersverbinding, ambities op het gebied van circulariteit, energieneutraliteit en slim onderhoud. Tevens is hier een wens om de mogelijkheden tot standaardisatie te onderzoeken voor toekomstige projecten waarin een soortgelijke vervangingsopgave speelt.

De aanleiding van het project is de vervangingsopgave die speelt bij brug A. Deze brug dateert uit 1932 en is op dit moment aan het einde van zijn levensduur. Brug B dateert uit de jaren 70 en deze dient te worden voorzien van groot onderhoud om weer 30 jaar mee te kunnen. Om de toekomstvastheid van de functies te borgen wordt in deze opgave reeds vooruitgeblikt naar de ontwikkelingen en de gevolgen voor het gebruik van de Cruquiusbrug op de langere termijn. Daar wordt het ontwerp op voorbereid.

Naast de vervangingsopgave dient de verkeerssituatie voor langzaam verkeer te worden verbeterd. De intensiteiten van langzaam verkeer zijn op piekmomenten hoog, bijvoorbeeld vanwege schoolgaande jeugd. Aangezien er woningbouwontwikkelingen zijn in de omgeving is de verwachting dat dit verkeer verder toeneemt. Daarnaast zetten Provincie en de verschillende betrokken stakeholders in op het stimuleren van fietsen. Dit is aanleiding tot het herzien en verbeteren van de fietsinfrastructuur, rekening houdend met de andere aanwezige functionaliteiten.

1.2 Rapport

1.2.1 OW01 - Masterplan

Dit Masterplan is onderdeel van het project Cruquiusbrug en vormt het resultaat van Werkpakket OW01 - Masterplan. De eisen aan dit werkpakket zijn afgeleid uit de uitvraag en nota van inlichtingen en expliciet geverifieerd in bijlage I.

1.2.2 Scope

De scope van dit document betreft de verkeerssituatie van de Cruquiusbrug en de (ruime) omgeving, van de kruising N201-Javalaan in Heemstede tot de kruising N201-Spieringweg in Noord-Zuid richting en Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk in Oost-West richting.

1.2.3 Doel

Het doel van het Masterplan is het faciliteren van besluitvorming op korte termijn voor het onderhavige project, waarbij rekening wordt gehouden met lange termijn ontwikkelingen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de context van het project en analyse van de huidige verkeerssituatie. In hoofdstuk 3 zijn de te verwachten ontwikkelingen opgenomen, zover bekend en de impact hiervan op de verkeerssituatie. In de afstemming met stakeholders zijn reeds enkele wensen en eisen opgehaald die weergegeven zijn in hoofdstuk 4. De varianten inclusief beoordeling en afweging zijn opgenomen in hoofdstuk 5. Conclusie en afgeleide (proces) eisen voor de vervolgfase zijn in hoofdstuk 6 weergegeven.

2

CONTEXT ANALYSE

De Cruquiusbrug vormt de oversteek over Ringvaart ter hoogte van Cruquius en Heemstede, zie [Afbeelding 2.1](#). De N201 is de provinciale weg die over deze brug loopt. De beweegbare brug vormt een kruising tussen het wegverkeer en het scheepvaartverkeer.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de context waarin deze brug zich bevindt. Deze context wordt ook als basis gebruikt om functionele eisen/wensen voor het op te stellen referentieontwerp en contract af te leiden.

[Afbeelding 2.1](#) Luchtfoto bestaande situatie met de ruimere context van de Cruquiusbrug over de Ringvaart (bron: Google).



2.1 Ruimtelijke & functionele analyse

De Cruquiusbrug is een kunstwerk in provinciaal beheer met een provinciale weg. De ruimtelijke situatie is weergegeven in [Afbeelding 2.2](#). In deze afbeelding is te zien dat de Cruquiusbrug de gemeente Heemstede en de gemeente Haarlemmermeer verbindt middels de N201.

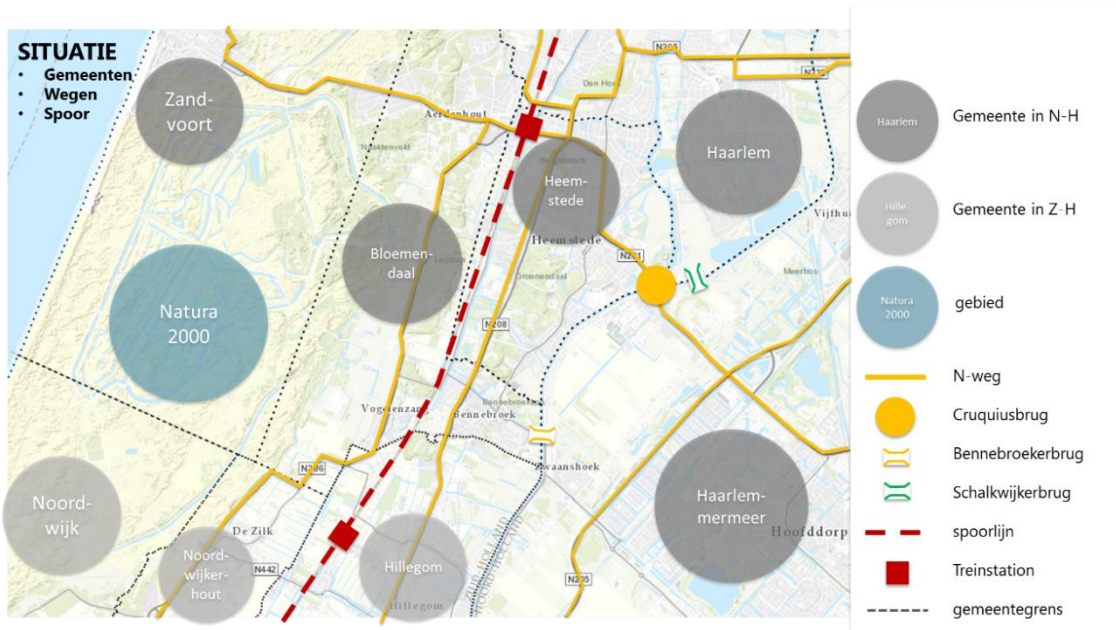
Zoals aangegeven in [Afbeelding 2.3](#) is het alternatief om de Ringvaart over te steken voor autoverkeer zo'n 3,1 kilometer zuidelijker, de Bennebroekerbrug. Ongeveer 730 meter ten oosten van de Cruquiusbrug ligt de Schalkwijkerbrug, deze is enkel toegankelijk voor fietsers.

Rondom de Cruquiusbrug zijn diverse gebieden en functies te onderscheiden, zoals weergegeven in [Afbeelding 2.3](#). Direct aan de zuidzijde van de brug ligt het dorp Cruquius en het Cruquiusgemaal (Rijksmonument). Het dorp Cruquius bevat naast een woongebied ook een winkelboulevard en een bedrijventerrein. De N201 volgend ligt na de kruising met de N205 het stedelijk gebied van Hoofddorp met

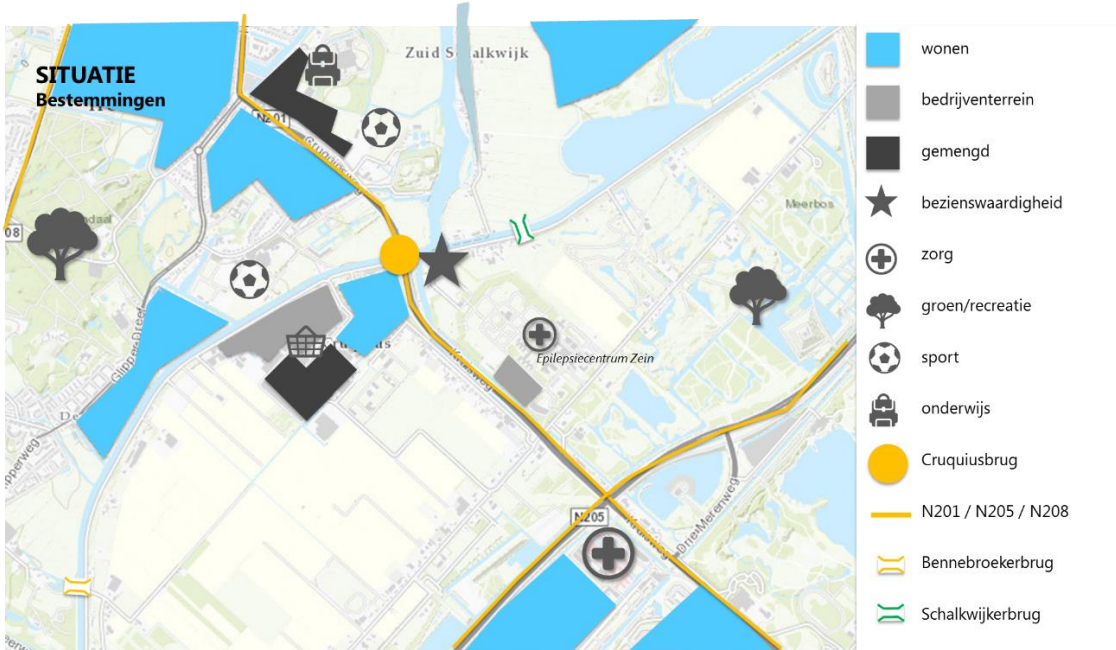
onder andere het Spaarne Gasthuis Hoofddorp. De Cruquiusbrug ligt op 4 kilometer vanaf treinstation Heemstede-Aerdenhout en op 6 kilometer afstand van station Hoofddorp.

Aan de noordzijde van Cruquiusbrug ligt Heemstede. Dit gebied is stedelijk met verschillende onderwijsinstellingen en sportgelegenheden rondom de Sportparklaan. Woonwijken en natuur (onder andere het bos Groenendaal) wisselen elkaar af. Aan de zuidwestzijde van de N201 liggen met name woon- en winkel gebieden. Aan de noordoostzijde van de N201 ligt een school, sportvelden, recreatiegebied en museum Cruquius. De N201 scheidt de woongebieden (zuidwest) van de functionaliteiten (noordoost).

Afbeelding 2.2 Overzichtskaart gemeentes, gebieden, spoorlijn en N-wegen rondom de Cruquiusbrug



Afbeelding 2.3 Huidige functies rondom Cruquiusbrug



Aandachtspunten/suggesties ruimtelijk en functioneel:

- De N201 scheidt woongebieden (zuidwest) van diverse functionaliteiten (noordoost).
- De Cruquiusbrug is één van de weinige verbindingen voor autoverkeer over de Ringvaart in de omgeving van Heemstede en Haarlemmermeer. Het dichtstbijzijnde alternatief is circa 3 km verderop.

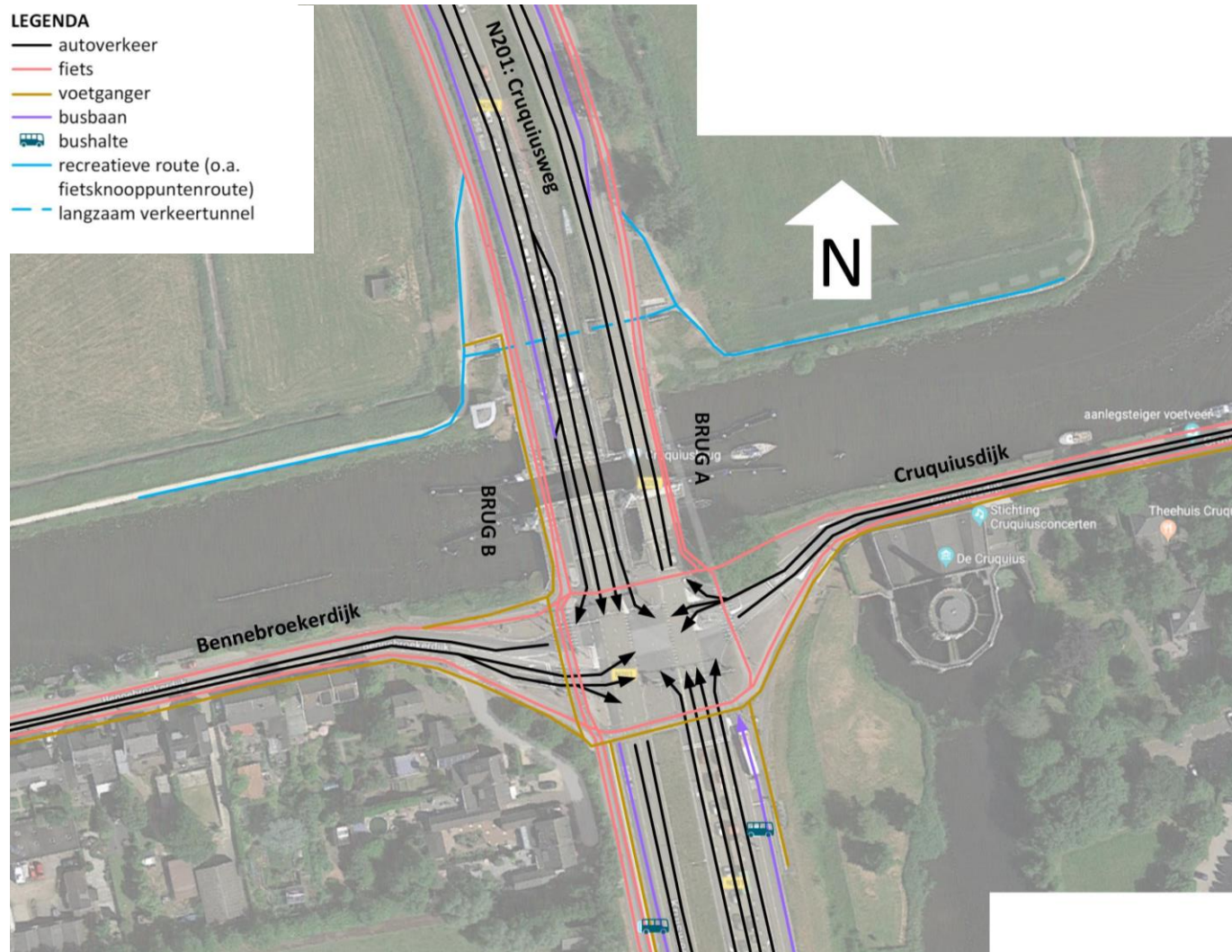
2.2 Verkeerstromenanalyse

2.2.1 Algemeen

Analyse

De Cruquiusbrug bestaat uit twee losse brugconstructies. Het westelijke, met het breedste wegdek, wordt brug B genoemd. De smallere, oostelijke brug, wordt brug A genoemd. Beide bruggen kunnen geopend worden voor het scheepvaartverkeer. In afbeelding 2.4 zijn de toegestane rijrichtingen voor het autoverkeer en voorzieningen voor voetgangers en fietsers opgenomen. Beide bruggen hebben tweerichtingsfietspaden, alleen brug B heeft een voetpad.

Afbeelding 2.4 Verkeerskundig diagram Cruquiusbrug



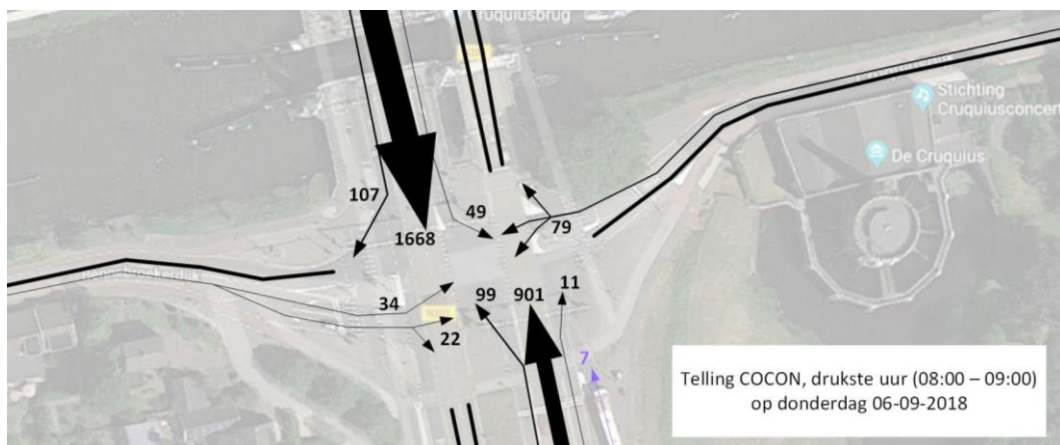
Verkeerstellingen

In de nabije omgeving van de Cruquiusbrug zijn diverse verkeerstellingen uitgevoerd. De resultaten van die tellingen zijn weergegeven in de afbeeldingen 2.5, 2.6 en 2.7. De analyse wordt per modaliteit besproken in de volgende paragrafen.

Afbeelding 2.5 Langzaam verkeertellingen op donderdag 7 juni 2018, drukste uur (08:00 -09:00),¹ enkel geoorloofde bewegingen.



Afbeelding 2.6 Tellingen van de verkeersregelinstantie (VRI) op donderdag 06-09-2018, drukste uur (08:00 - 09:00)



¹ Deze telling is uitgevoerd tijdens een periode dat eindexamenleerlingen niet meer schoolgaand zijn. De verwachting is dan ook dat deze getallen een onderschatting van het aantal fietsers op een normale schooldag is. Begin oktober 2018 worden de tellingen daarom herhaald om te verifiëren of de tellingen inderdaad een onderschatting zijn.

Afbeelding 2.7 Tellingen van gemeente Haarlemmermeer, diverse periode, drukste uur per telling



2.2.2 Voetgangers

Analyse

Langs de noordelijke oever van de Ringvaart ligt een recreatief voet- en fietspad, zie ook Afbeelding 2.4. Aan de noordzijde van de brug is een smalle langzaam verkeertunnel waarmee de N201 kan worden overgestoken in west-oost richting. Ook is het mogelijk om via een olifantenpaadje het voet- en/of fietspad te bereiken dat langs de N201 ligt. Aan weerszijden van de tunnel is een trap die leidt naar het voet- en fietspad langs de Ringdijk.

Voetgangers kunnen de Ringvaart over steken aan de westzijde van de brug, via een voetpad op brug B. Op Brug A maken voetgangers gebruik van het fietspad.

Voetgangers kunnen aan de zuidzijde oversteken via de gelijkvloerse kruising met de Cruquiusdijk en de Bennebroekerdijk. Beide dijken zijn voorzien van een voetpad, aan de kant van de bebouwing.

Tellingen en gebruik

Bij de langzaam verkeer telling van donderdag 7 juni 2018 tussen 7:00 en 10:00 (hebben drie voetgangers gebruik gemaakt van brug A (onbekend welk tijdstip en richting en daarom niet opgenomen in Afbeelding 2.5)

Vanaf de kruising lopen aan de zuidkant twee voetpaden van en naar de aanwezige bushaltes. De oversteek over de N201 wordt gefaciliteerd met de aanwezige verkeerslichten. Aan de westzijde van de kruising loopt langs de Bennebroekerdijk een voetpad richting het dorp Cruquius. Aan de oostzijde van de kruising loopt een voetpad langs de Cruquiusdijk richting het Cruquius museum.

Knelpunten voetgangers:

- Voetgangers mogen alleen via brug B die Ringvaart oversteken. Verwacht wordt dat er ook een behoefte is om via brug A over te steken.

Aandachtspunten/suggesties voetgangers:

- De met verkeerslichten geregelde voetgangersoversteek over de N201 is belangrijk voor de bereikbaarheid van de aanwezige bushaltes

2.2.3 Fietsverkeer

Analyse

Zowel op brug A als op brug B is een tweerichtingenfietspad aanwezig. Van de fietspaden over beide bruggen is het fietspad over brug B de regionale route tussen Heemstede en Hoofddorp. Dit fietspad vormt een belangrijke regionale woon-werkroute.

Het tweerichtingenfietspad op brug A loopt vanaf de brug door naar het noorden en gaat verderop over in fietsstroken op het bedrijventerrein richting Heemstede. Aan de zuidzijde van het kruispunt N201-Cruquiusweg loopt het tweerichtingenfietspad niet door. Het fietspad over brug A heeft met name een verbindende functie voor de bestemmingen aan de noordoostkant van het gebied (scholen en bedrijventerrein tegenover de Javalaan).

Zowel de Bennebroekerdijk als de Cruquiusdijk hebben fietspaden die aansluiten op de kruising ten zuiden van de Cruquiusbrug. Daarmee sluiten deze fietspaden aan op de omliggende fietspaden en de fietspaden op de Cruquiusbrug.

Aan de noordzijde van de Cruquiusbrug ligt, zoals eerder aangegeven, een recreatief voet- en fietspad langs de Ringvaart. Het fietspad is onderdeel van de recreatieve knooppuntenroute. Ook de fietspaden langs de zuidelijke oever van de Ringvaart worden vaak gebruikt als recreatieve route. Deze zuidelijke fietspaden zijn onderdeel van het 'rondje Ringvaart'.

Tellingen en gebruik

Uit de langzaam verkeer tellingen blijkt dat met name brug B wordt gebruikt door fietsers (zie afbeelding 2.5). Tijdens de langzaam verkeer tellingen zijn ook enkele 'ongeoorloofde' fietsers geteld¹. Dit zijn fietsers (en bromfietsers) die gebruik maken van een ongeoorloofde route op en rondom de kruising. Zo gingen er 76 fietsers/bromfietsers direct vanaf de brug A linksaf de Cruquiusdijk op (binnenbocht). Er waren ook 4 fietsers/bromfietsers die vanaf de Cruquiusdijk gebruik maakten van de oostelijke oversteek van de kruising en vervolgens tegen het fietsverkeer in aan de zuidzijde van de kruising de N201 overstaken, om vanaf hier het fietspad langs de N201 in zuidelijke richting te vervolgen. 14 fietsers/bromfietsers kozen er zelfs voor om spookrijdend vanaf de Cruquiusdijk tegen het fietsverkeer in de N201 over te steken. Deze situatie onderstreept het belang van een goede vormgeving op dit kruispunt om het aantal ongeoorloofde bewegingen te verminderen.

De fietspaden op de bruggen zijn in de huidige situatie beide smaller dan wat de Ontwerpwijzer Fietsverkeer voorschrijft, zie onderstaande Tabel 2.1. Brug B is circa 2,7 meter breed en zag volgens de telling 314 geoorloofde bewegingen tussen 8:00 en 9:00. Daarmee valt het fietspad net in de categorie waarbij het pad liefst 5,0 meter breed moeten zijn volgens de richtlijnen. Brug A is met haar 2,3 meter ook te krap. In de piektijd werden 66 geoorloofde bewegingen geteld op de brug en grofweg 100 fietsers, scooters e.d. inclusief de ongeoorloofde korte bocht beweging richting de Cruquiusdijk. Brug A zou volgens de richtlijnen 3,0 meter breed moeten zijn om het huidige verkeer te faciliteren.

Tabel 2.1 Richtlijnen uit Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW, 2016

Eenrichtingspad		Tweerichtingspad	
spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	breedte (b)	spitsuurintensiteit in twee richtingen	breedte (b)
0-150	2,00 m	0-50	2,50 m
75-375	3,00 m	50-150	3,00 m
> 375	4,00 m	150-300	4,00 m
		> 300	5,00 m

¹ Het gaat hier om het totaal aantal 'fout' fietsers en bromfietsers gedurende de gehele telling, dus in 3 uur.

Op de Bennebroekerdijk is op één locatie een fietstellingen uitgevoerd. Dit was aan de oostelijke kant (het begin) van het eenrichtingsgedeelte van de Bennebroekerdijk. Dit gedeelte van de dijk is wel toegankelijk voor fietsers in beide richtingen. Deze telling is weergegeven in [Afbeelding 2.7](#). In het weekend, met name op zondag, werden meer fietsers geteld dan doordeweeks. Het gaat hier om 239 fietsers in westelijke richting en 206 in oostelijke richting op zondag, tegenover 149 fietsers in westelijke richting en 166 fietsers in oostelijke richting op de werkdag.

De fietspaden worden onder andere intensief gebruikt door schoolgaande fietsers. In de ochtend gaat deze stroom met name vanaf zuid naar noord. In verschillende stakeholdersgesprekken is genoemd dat met regelmaat fietsers vanaf de zuidoost hoek van de kruising (westelijk fietspad langs de N201) schuin oversteken richting de noordoost hoek (fietspad brug A).

Knelpunten fietsverkeer:

- De wachttijd om over te steken is (te) lang (zie ook 2.3.1).
- Fietsers kruisen de wegen op ongeoorloofde wijzen wat een verkeersveiligheidsprobleem is.
- De breedte van het fietspad op brug B voldoet niet aan de ontwerpwijzer fietsverkeer.
- De breedte van het fietspad op brug A voldoet niet aan de ontwerpwijzer fietsverkeer en bovendien ontbreekt een behoorlijke scheiding tussen de rijbaan en het fietspad.
- Om de bestemmingen aan de noordoostzijde van het plangebied te bereiken (scholen/bedrijventerrein) moet in de huidige situatie moet vanuit het dorp Cruquius eerst aan de zuidzijde de N201 overgestoken worden en vervolgens aan de oostzijde de Cruquiusdijk. Vermoed wordt, dat om twee verkeerslichten direct achter elkaar te ontwijken een deel eerst naar de Javalaan doorrijden om daar bij de verkeerslichten over te steken. Er bestaat dus mogelijk een latente vraag voor fietsen over brug A.
-

Aandachtspunten/suggesties fietsverkeer:

- Er zijn weinig alternatieven om de N201 over te steken voor het fietsverkeer.
- Het eventueel ongelijkvloers maken van een oversteek op het wegvak tussen de Javalaan en de Cruquiusbrug is rondom het kruispunt met de Javalaan niet inpasbaar.

2.2.4 Openbaar vervoer

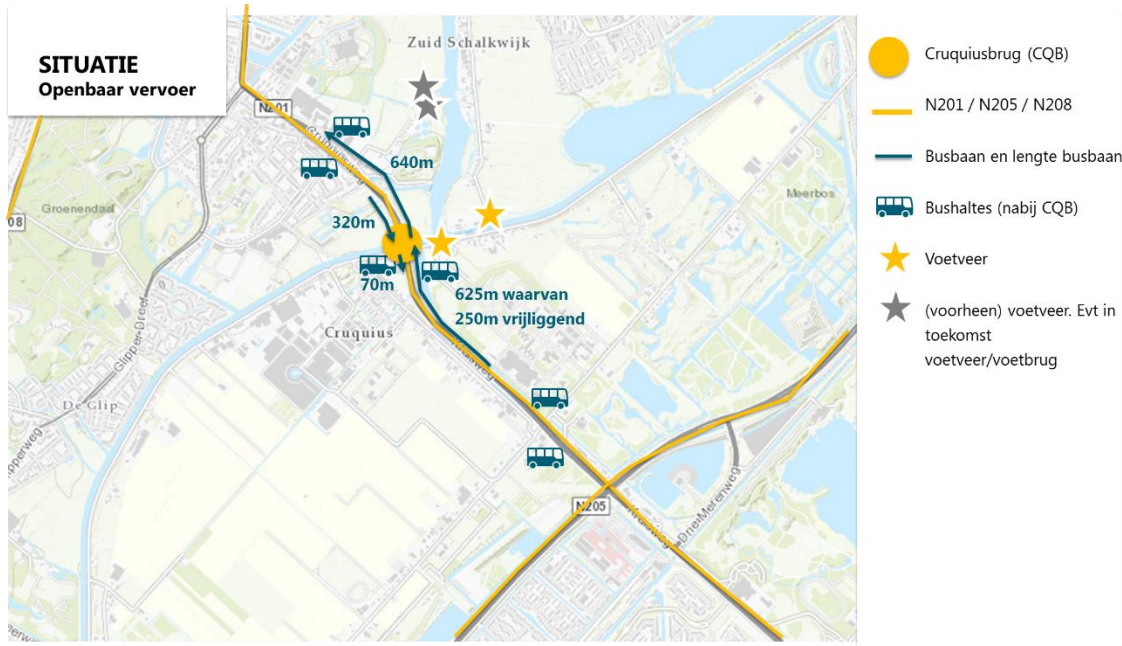
Analyse

De Cruquiusbrug wordt gebruikt door buslijn 340 met een frequentie van 8 bussen per richting. Beiden bruggen zijn niet voorzien van een busbaan. Aan de noord- en zuidzijde van de brug zijn wel busbanen voorzien, zoals weergegeven in [Afbeelding 2.8](#).

Vanaf Heemstede gezien is er een busbaan langs de N201 die bij de Cruquiusbrug overgaat in de rechtsafstrook. Na de Cruquiusbrug en de kruising is er nog een kort gedeelte busbaan (circa 70 meter) met bushalte waarna de bus in moet voegen op de hoofdrijbaan.

Vanaf Hoofddorp gezien heeft de bus een busbaan langs de N201 die ongeveer 625 meter voor het kruispunt begint. Net voor de kruising ten zuiden van de Cruquiusbrug zit een bushalte. Na deze bushalte moet de bus op het kruispunt invoegen op de rijbaan. Hiervoor is een aparte signaalgroep in de verkeersregeling opgenomen. Zo'n 75 meter na de brug begint de busbaan langs Cruquiusweg van zo'n 640 meter tot aan het kruispunt N201-Javalaan.

Afbeelding 2.8 Openbaar vervoer rondom de Cruquiusbrug



Knelpunten openbaar vervoer

- Er zijn in de huidige situatie voor zover bekend geen knelpunten. Ook de huidige concessiehouder heeft aangegeven de Cruquiusbrug niet als knelpunt in de route te ervaren.

Aandachtspunten/suggesties openbaar vervoer

- De bushaltes aan de zuidzijde van de Cruquiusbrug hebben een functie voor de ontsluiting van het dorp Cruquius en het Cruquiusmuseum. De voetgangersoversteek bij de verkeerslichten heeft daardoor een belangrijke functie voor het gebruik van de buslijn.

2.2.5 Autoverkeer

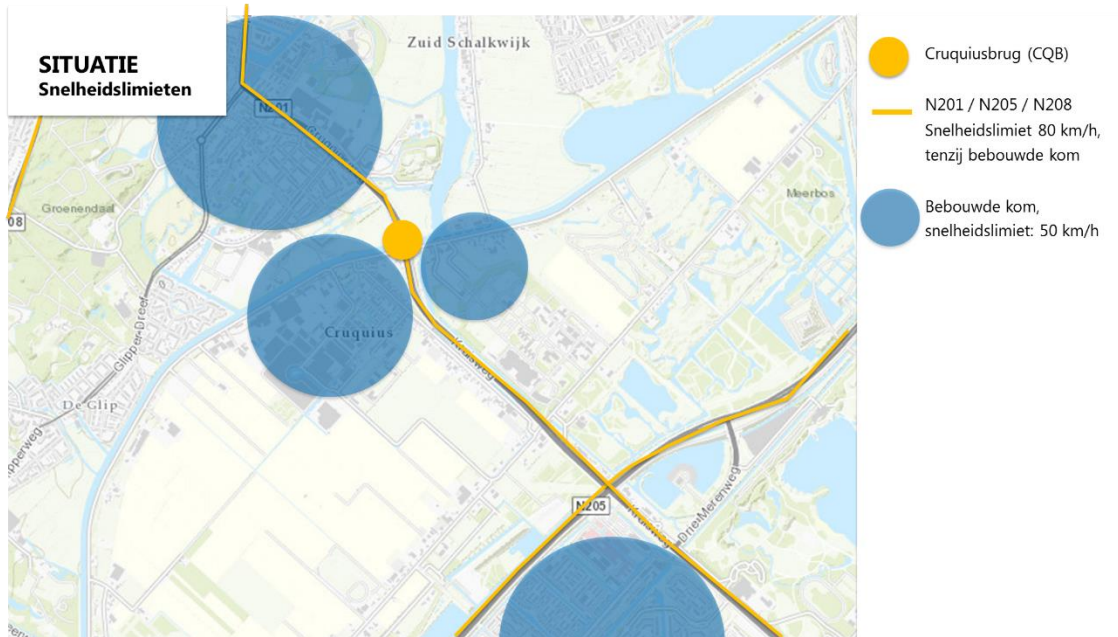
Analyse

De Cruquiusbrug vormt een oversteek over de Ringvaart voor de N201. Ten zuiden van de Cruquiusbrug is een kruising waar de Bennebroekerdijk (vanuit het westen) en de Cruquiusdijk (vanuit het oosten) aansluiten op de N201.

De N201 is ter plaatse van de Cruquiusbrug een 80 km/u weg. Op zo'n 500 meter ten noorden van de Cruquiusbrug ligt de grens van de bebouwde kom, daar is het snelheidslimiet 50 km/u. Tot vlak voor de kruising zijn de Bennebroekerdijk en de Cruquiusdijk wegen binnen de bebouwde kom en geldt daar een maximum snelheid van 50 km/u. Deze limieten zijn weergegeven in [Afbeelding 2.9](#).

Het kruispunt bij de Javalaan wordt gebruikt als doseerpunt voor de bebouwde kom van Heemstede.

Afbeelding 2.9 Snelheidslimieten rondom de Cruquiusbrug



Verkeerstellingen

In afbeelding 2.6 is te zien dat in het drukste uur in de ochtendspits de grootste stromen autoverkeer vanaf de N201 Noordzijde (Cruquiusweg) (1.824 voertuigen) en vanaf de N201 Zuidzijde (Kruisweg) (1.011 voertuigen) komen. Het overgrote deel van de voertuigen is rechtdoorgaand, respectievelijk 1.668 van de 1824 voertuigen en 901 van de 1.011 voertuigen. Vanaf de Bennebroekerdijk komen er 56 voertuigen, vanaf de Cruquiusdijk komen 79 voertuigen. Op basis van de VRI-tellingen is niet vast te stellen hoeveel verkeer van de Bennebroekerdijk naar de Cruquiusdijk rijdt en andersom.

Een analyse van de verkeersafwikkeling op het kruispunt is opgenomen in paragraaf 2.3.1.

Knelpunten autoverkeer

- De hoge intensiteiten op de rechtdoorgaande richtingen in combinatie met een vierarmig kruispunt met oversteken voor fietsers en voetgangers maken dat dit kruispunt volbelast is.

Aandachtspunten/suggesties autoverkeer

- Dit gedeelte van de N201 is in de huidige situatie al erg druk. Het eventueel oplossen van een capaciteitsknelpunt bij de Cruquiusbrug heeft op streng niveau gezien mogelijk maar beperkt effect op de totale doorstroming. Het versimpelen van de verkeersregeling zal met name een positief effect kunnen hebben voor het langzaam verkeer en de verkeersveiligheid.

2.2.6 Vrachtverkeer

De Cruquiusbrug wordt ook gebruikt voor vrachtverkeer. Het is niet bekend hoeveel vrachtverkeer gebruik maakt van de Cruquiusbrug. Op de Bennebroekerdijk en de Cruquiusdijk zijn wel tellingen voor vrachtverkeer uitgevoerd, zie ook Afbeelding 2.7.

Op de Bennebroekerdijk nabij de Oude Kruisweg is gemeten in beide richtingen. In westelijke richting zijn in deze periode gemiddeld zo'n 210 vrachtwagens per dag geteld. In oostelijke richting zijn in deze periode gemiddeld zo'n 28 vrachtwagens per dag geteld. Dit verschil is te verklaren omdat na de Oude Kruisweg de

Bennebroekerdijk een éénrichtingsstraat richting het westen wordt. Het (vracht)verkeer in oostelijke richting is dus afkomstig van de Oude Kruisweg.

Op de Cruquiusdijk nabij huisnummer 68 is gemeten in beide richtingen. In westelijke richting zijn in deze periode gemiddeld zo'n 62 vrachtwagens per dag geteld. In oostelijke richting zijn in deze periode gemiddeld 50 vrachtwagens per dag geteld.

Voor de bovengenoemde vrachtwagentellingen geldt dat zo'n 95-97% van de vrachtwagens in de categorie lichte vrachtwagens valt. Zo'n 82-87% van de vrachtwagens reed tussen 07:00 en 19:00 uur.

Knelpunten vrachtverkeer:

- Voor zover bekend zijn er geen knelpunten voor het vrachtverkeer

Aandachtspunten/suggesties vrachtverkeer:

- Geen

2.2.7 Scheepvaartverkeer

In het kader van dit masterplan wordt enkel gekeken naar de voor het (langzaam) verkeer van belang zijnde informatie over het scheepvaartverkeer. Relevant voor de doorstroming van het (langzaam) verkeer zijn:

- Er is een brugregime van kracht dat rekening houdt met een minimale bedienpauze van 30 minuten gedurende de spijstijden (07:00-09:00 en 16:00-18:00 uur) op werkdagen. Op andere tijdstippen tussen 06:00 en 19:00 uur geldt een minimale bedienpauze van 10 tot 15 minuten, afhankelijk van het seizoen en exacte tijdstip.
- Er is geen brugbediening tussen 22:00 en 06:00 uur, en kortere bedieningstijden op zaterdagen, zon- en feestdagen en koudere seizoenen.
- De brug is per opening gemiddeld 3-6 minuten open afhankelijk van het aantal schepen.
- Op de Ringvaart vaart zowel beroepsvaart als recreatievaart.
- De Ringvaart is onderdeel van de staande mastenroute.

Knelpunten vanuit scheepvaartverkeer:

- Brugopeningen leggen (langzaam) verkeer stil.

Aandachtspunten/suggesties vanuit scheepvaartverkeer:

- Voor het toekomstbestendig maken van de vaarwegen geldt een ontwerp is om de doorvaartbreedte voor scheepvaart te vergroten tot 11 meter (huidige situatie 8,5).

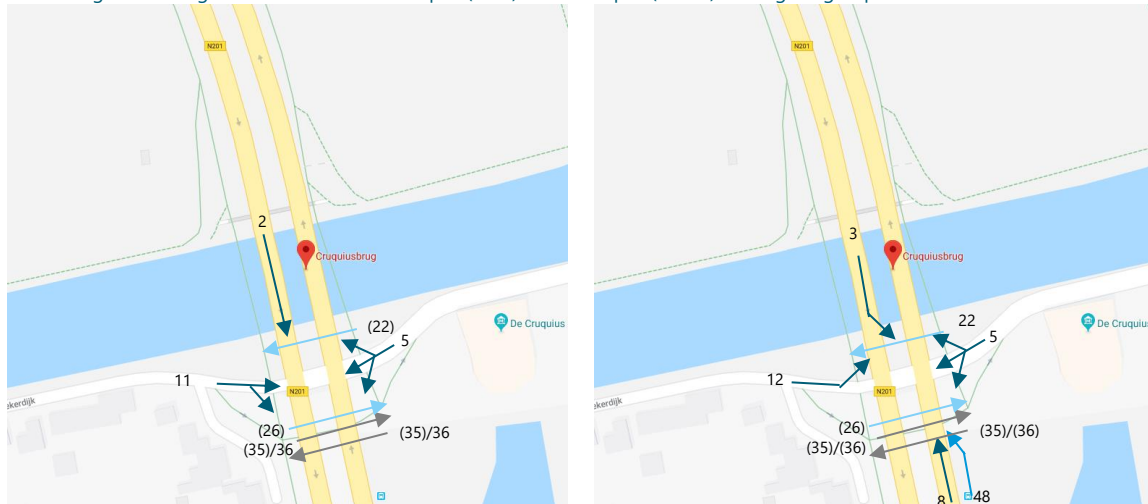
2.3 Verkeerskundige analyse

2.3.1 Verkeersafwikkeling kruispunt N201-Bennebroekerdijk-Cruquiusdijk

De verkeerslichten op het kruispunt hebben op dit moment een maximale cyclustijd van 120 seconden met hoge verzadigingsgraden voor het doorgaande verkeer op de N201. Deze hoge cyclustijd leidt tot lange wachttijden voor het langzaam verkeer op het kruispunt wat roodlichtnegatie tot gevolg kan hebben. In de praktijk wordt dit ook waargenomen en wordt er ook tegen de richting in gefietst op sommige plekken om de wachttijd te verminderen. Tijdens piekmomenten kan de wachttijd voor het langzaam verkeer dat de N201 over wil steken namelijk oplopen tot 110 seconden, bijna 2 minuten. Daarmee voldoet de huidige verkeersregeling niet aan de criteria voor een fietsvriendelijke regeling.

Optimalisatie binnen het huidige verkeersaanbod en de huidige indeling van het kruispunt is vrijwel niet mogelijk omdat de regeling al aan zijn capaciteitsgrens zit. In de onderstaande afbeelding is het maatgevende conflict van de regeling weergegeven. Het maatgevende conflict bestaat uit de conflicterende richtingen met de zwaarste verkeersstroom (verkeer op N201) per spitsperiode. In de ochtendspits is de zwaarste verkeersstroom richting 2: Heemstede richting Hoofddorp. In de avondspits is de zwaarste verkeersstroom richting 8: Hoofddorp richting Heemstede.

Afbeelding 2.10 Maatgevende conflict ochtendspits (links) en avondspits (rechts) met signaalgroepnummers



In de afbeelding zijn de signaalgroeprichtingen die in het maatgevend conflict zitten weergegeven. Voor de beeldvorming zijn langzaam verkeer richtingen die in hetzelfde realisatieblok als de maatgevende richting zijn tussen haakjes weergegeven.

Om de verkeersafwikkeling op het kruispunt te verbeteren, zijn aanpassingen aan de richtingen die in de maatgevende conflictgroep zitten het meest kansrijk. Het is een belangrijke wens om ook de verkeersveiligheid en doorstroming voor het fietsverkeer op dit punt te verbeteren. Het ongelijkvloers maken van de fietsoversteken 22 en 26 en eventueel de voetgangeroversteken 35 en 36 over de N201 is daardoor zinvol. Hiermee kan de cyclustijd met circa 6-10 seconden verkort worden wat gunstig is voor het overige verkeer. Daarnaast zal een ongelijkvloers kruising betekenen dat fietsers zonder stoppen voor een verkeerslicht kunnen doorrijden. Daarmee wordt de wachttijd 0 en dus met maximaal 110 seconden verkort. De omrijdtijd neemt wel toe gezien de benodigde af- en oprit. Het is echter bekend dat fietsers bereid zijn verder te fietsen om verkeerslichten te voorkomen. Afhankelijk van de locatie van een eventuele onderdoorgang zal dit verder fietsen beperkt zijn. .

In de avondspits zit de bus richting Heemstede die over brug A gaat in het maatgevende conflict. Het aanbrengen van een vrije busbaan die doorloopt over brug A lijkt daardoor op het eerste oog zinvol om de wachttijd van de bus bij het kruispunt iets te verminderen. Echter, omdat de bus met prioriteit over de kruising geleid wordt, is de te behalen tijds winst zeer beperkt. Ook heeft de huidige concessiehouder aangegeven dat de Cruquiusbrug geen knelpunt vormt; nu niet en naar verwachting ook niet in de nabije toekomst.

2.3.2 Verkeersveiligheid

Voor zover te achterhalen in objectieve brondata hebben zich op dit punt de afgelopen 10 jaar geen dodelijke ongevallen of ongevallen met een ziekenhuisopname als afloop voorgedaan. De ongevallen die zich voorgedaan hebben zijn met name ongevallen tussen twee gemotoriseerde voertuigen met uitsluitend

materiele schade tot gevolg. Dit type ongeval is gangbaar bij verkeerslichten en wordt vaak veroorzaakt door kop-staart ongevallen.

Subjectieve onveiligheid leeft wel op dit kruispunt blijkt ook uit stakeholdergesprekken. Onder andere de combinatie van de toegestane hoge snelheid en het aantal overstekende fietsers wordt als onveilig ervaren. Dat wordt versterkt door het aantal fietsers dat ongeoorloofde bewegingen maakt zoals het schuin oversteken van dit kruispunt. De geïnterviewde scholieren gaven aan dat de beperkte ruimte op brug A direct langs het autoverkeer als onveilig wordt ervaren.

3

ONTWIKKELINGEN

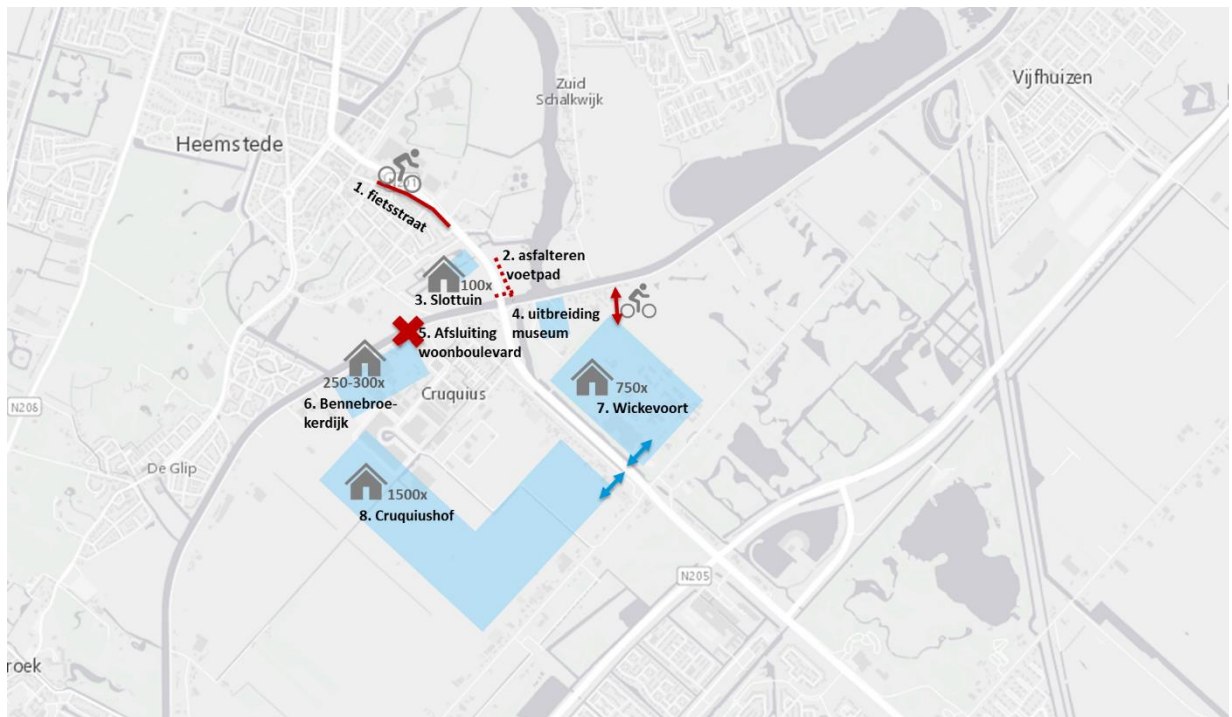
3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen met impact op wegverkeer

In het gebied rondom de Cruquiusbrug zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen gaande en zijn er ontwikkellocaties voor woningbouw voor de komende 30 jaar benoemd. In het kader van dit masterplan is ervoor gekozen om een beknopt overzicht te maken van de op dit moment bekende ontwikkelingen. Daarbij wordt een kwalitatieve inschatting gemaakt van de eventuele impact van die ontwikkelingen op het verkeer op de Cruquiusbrug en het kruispunt N201-Bennebroekerdijk-Cruquiusdijk.

Deze kwalitatieve inschatting dient er vooral voor om richting te geven aan het bepalen van de toekomstvastheid van ontwerpvarianten.

Een aantal ontwikkelingen staan vast, een aantal is nog in de planningsfase. Onderstaande figuur # geeft de voornaamste ontwikkelingen weer die zijn voortgekomen uit de stakeholdersessie op 26 augustus 2018.

Afbeelding 3.1 Overzichtskaart (mogelijke) ontwikkelingen in gebied. Informatie uit sessie 26/08/2018 en www.plancapaciteit.nl



Dit betreft de volgende ontwikkelingen:

Tabel 3.1 Status van ontwikkelingen rondom Cruquiusbrug

Ontwikkeling	Toelichting	Initiatiefnemer(s)	Status	opnemen in project
1. fietsstraat in Heemstede	Realiseren van een fietsstraat.	gemeente Heemstede	Voorbereiding loopt, realisatie in 2019	ja
2. asfalteren voetpad	Verbeteren aansluiting tunnel en fietspad voor fietsgebruik	gemeente Heemstede / Provincie Noord-Holland	Afgesproken, mits van meerwaarde in ontwerp Cruquiusbrug met voetgangerstunnel	mits
3. woonwijk Slottuin	Ontwikkeling van 100 woningen (periode 2020-2024)	gemeente Heemstede	Definitief. Bouw is gestart.	ja
4. uitbreiding Cruquius Museum	Uitbreiding met nieuwbouw ten zuiden van gemaal	Haarlemmermeer-museum De Cruquius	Plannen en besluitvorming zijn vergevorderd. Financiering vanuit gemeente Haarlemmermeer is rond.	ja
5. afsluiting woonboulevard	Bennebroekerdijk afsluiten ter hoogte van woonboulevard. Dorp Cruquius blijft wel bereikbaar.	gemeente Haarlemmermeer	Verkeersbesluit is bijna vastgesteld,	ja
6. woonwijk Bennebroekerdijk	Ontwikkeling van 250-300 woningen op huidige bedrijventerrein	gemeente Haarlemmermeer	Nog niet definitief.	'zacht' plan
7. woonwijk Wickevoort	Ontwikkeling van 750 woningen (verspreid over periode van 2018-2024).	gemeente Haarlemmermeer	Bestemmingsplanprocedure loopt.	ja
8. woonwijk Cruquiushof	Ontwikkeling van 1500 woningen (750 in 2025-2029 + 750 in 2030-2050), waarvan 900 grondgebonden, 100 appartementen en 500 woontype 'onbekend'.	gemeente Haarlemmermeer	Nog niet definitief.	'zacht' plan

Het asfalteren van de hellingen (ontwikkeling #2) aan de Heemstede-zijde naar de routes parallel aan de Ringvaart en de tunnel is deel van een bestuurlijke afspraak tussen gemeente Heemstede en Provincie Noord Holland. Afhankelijk van de voorkeursvariant en het uiteindelijke referentieontwerp wordt gekeken naar de meest veilige en functionele uitvoering hiervan. De betrokken partijen stemmen samen af op welke wijze dit wordt gewaarborgd. De rapportage 'Ombouw voetgangerstunnel N201' licht de eerdere onderzoek hiervoor toe.

Tabel 3.2 Inschatting impact op verkeersafwikkeling en Cruquiusbrug A

Ontwikkeling	Impact op verkeersafwikkeling en Cruquiusbrug A
1. fietsstraat in Heemstede	Het realiseren van een fietsstraat in Heemstede heeft geen noemenswaardige impact op de verkeersafwikkeling ter plaatse van de Cruquiusbrug en de vervanging van brug A
2. asfalteren voetpad	Het asfalteren van het voetpad en verbeteren van de aansluiting tussen de tunnel aan de noordzijde en het fietspad maakt het voor met name recreatieve fietsers en voetgangers interessanter om het fietspad dat over de Cruquiusbrug A en B loopt te gebruiken. Omdat deze gebruikers met name buiten de spitsen op werkdagen zitten heeft deze ontwikkeling een beperkte impact op de verkeersafwikkeling ter plaatse van de Cruquiusbrug en de ontwerpvarianten voor de vervanging van brug A

Ontwikkeling	Impact op verkeersafwikkeling en Cruquiusbrug A
3. woonwijk Slottuin	De ontwikkeling van circa 100 woningen aan de noordwestzijde van de Cruquiusbrug zal leiden tot een beperkte toename van het fietsverkeer over brug B en een toename van het autoverkeer over de N201 in beide richtingen.
4. uitbreiding Cruquius Museum	De uitbreiding van het Cruquiusmuseum heeft een beperkte impact op de verkeersafwikkeling tijdens de spitsen omdat de openingstijden zich grotendeels tussen de ochtend- en avondspits bevinden. Wel mag verwacht worden dat de uitbreiding van het museum tot meer recreatief (fiets)verkeer leidt dat de N201 buiten de spitsen oversteekt.
5. afsluiting woonboulevard	Het afsluiten van de Bennebroekerdijk ter hoogte van woonboulevard zorgt ervoor dat op het kruispunt het verkeer van- en naar de Bennebroekerdijk af zal nemen. Dat is gunstig voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt en gunstig voor de fietsoversteek parallel aan de westkant van de N201. Het dorp Cruquius blijft wel bereikbaar waardoor de fietsoversteek aan de westkant niet in het geheel opgeheven kan worden.
6. woonwijk Bennebroekerdijk	De ontwikkeling van 250-300 woningen op het huidige bedrijventerrein is momenteel nog niet concreet. Mocht het tot planontwikkeling komen dan zal dit voor het langzaam verkeer leiden tot een toename van het aantal fietsers op zowel brug A als brug B, afhankelijk van de bestemming van de fietsers (school of bijvoorbeeld werklocatie in Heemstede). De routing voor het autoverkeer zal onder meer afhangen van het wel of niet handhaven van de geplande afsluiting bij de woonboulevard.
7. woonwijk Wickevoort	De ontwikkeling van woonwijk Wickevoort met circa 750 woningen zal met name leiden tot meer autoverkeer op de N201 dat bij de Spieringweg de N201 op of af gaat. Voor het langzaam verkeer is op dit moment voor zover bekend geen fietspad parallel aan de oostzijde van de N201 voorzien. Wel mag verwacht worden dat voor fietsers richting Heemstede en de scholen aan de noordoostkant van de brug de mogelijkheid gaat ontstaan om op de Cruquiusdijk te komen. Hierdoor neemt het aantal fietsers dat via brug A van/naar Heemstede zal willen fietsen substantieel toe ten opzichte van de huidige situatie. Hiermee wordt het belang van een voldoende brede fietsvoorziening op brug A groter.
8. woonwijk Cruquiushof	De ontwikkeling van een eventuele woonwijk Cruquiushof is nog niet concreet. Mocht het tot planontwikkeling komen, dan ligt het niet voor de hand dat het autoverkeer via de Bennebroekerdijk ontsloten zal worden gezien de visie Ringdijk en capaciteit. Wel zal het leiden tot een toename van het autoverkeer op de N201 in beide richtingen. Voor het fietsverkeer zal de ontwikkeling van de woonwijk tot een toename van het aantal fietsers leiden op beide bruggen.

3.2 Doorkijk naar de toekomst

Op basis van het voorgaande ontstaat voor de toekomst het beeld dat:

- Het fietsverkeer op beide bruggen gefaciliteerd moet worden.
- Het fietsverkeer in absolute zin toe gaat nemen waarbij de herkomsten en bestemmingen aan alle kanten van de brug zitten. Dit onderstreept de wenselijkheid van twee richtingen fietspaden met voldoende breedte op beide bruggen.
- Het autoverkeer gaat met name op de rechtdoorgaande richtingen van de N201 op het kruispunt met de Cruquiusdijk-Bennebroeksedijk toenemen. Het afslaande wegverkeer van en naar de Bennebroekerdijk zal afnemen.

Dit leidt tot de volgende aandachtspunten/knelpunten:

- In de huidige situatie zijn de fietspaden op beide bruggen te smal voor het aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Door de groei van het fietsverkeer neemt de noodzaak voor het bieden van voldoende brede fietspaden op de bruggen verder toe. Niet alleen op brug A maar ook op brug B.
- Het aantal oversteekbewegingen van fietsers over de N201 neemt verder toe waardoor zonder ongelijkvloerse oplossing op de brug of ergens op het wegvak tussen Spieringweg en Javalaan de verkeersveiligheid en doorstroming voor fietsers verder zal verslechteren. Onveilige en ongewenste bewegingen op de kruising zullen daarmee toenemen en dienen daarom onmogelijk gemaakt te worden, danwel expliciet en veilig gefaciliteerd.
- De doorstroming voor het autoverkeer is in de huidige situatie al aan de grenzen van de capaciteit. Dit zal verder verslechteren als er geen maatregelen genomen worden die het maatgevende conflict in de verkeersregeling gedeeltelijk weghalen. Het ongelijkvloers maken van de fietsoversteeken helpt daarbij en het aanbrengen van een knip in de Bennebroekerdijk ter hoogte van de woonboulevard zal hier ook een gunstige bijdrage aan leveren.

4

FUNCTIONELE EISEN & WENSEN

4.1 Wensen uit situatie

Tabel 4.1 Knelpunten en aandachtspunten/suggesties uit de contextanalyse

Modaliteit	Knelpunten	Aandachtspunten/suggesties
Voetgangers	<ul style="list-style-type: none"> - Voetgangers worden alleen goed gefaciliteerd om via brug B de Ringvaart over te steken. Verwacht wordt dat de behoefte groeit gezien met ontwikkeling Wickevoort. 	<ul style="list-style-type: none"> - De met verkeerslichten geregelde voetgangersoversteek over de N201 is belangrijk voor de bereikbaarheid van de aanwezige bushaltes.
Fietsverkeer	<ul style="list-style-type: none"> - De wachttijd om over te steken is (te) lang (zie ook 2.3.1). - Fietsers kruisen de wegen op ongeoorloofde wijze wat een verkeersveiligheidsprobleem is. - De breedte van het fietspad op brug B voldoet niet aan de ontwerpwijzer fietsverkeer - De breedte van het fietspad op brug A voldoet niet aan de ontwerpwijzer fietsverkeer en bovendien ontbreekt een behoorlijke scheiding tussen de rijbaan en het fietspad. - Om de bestemmingen aan de noordoostzijde van het plangebied te bereiken (scholen/bedrijventerrein) moeten fietsers in de huidige situatie vanuit het dorp Cruquius eerst aan de zuidzijde de N201 oversteken en vervolgens aan de oostzijde de Cruquiusdijk. Vermoed wordt dat een deel van fietsers .Vermoed wordt dat, om twee verkeerslichten direct achter elkaar te ontwijken, een deel eerst naar de Javalaan zal doorrijden om daar bij de verkeerslichten over te steken. Er bestaat dus mogelijk een latente vraag voor fietsen over brug A. 	<ul style="list-style-type: none"> - Er zijn weinig alternatieven om de N201 over te steken voor het fietsverkeer. Het kruispunt bij de Javalaan is ook belast. - Het eventueel ongelijkvloers maken van een oversteek op het wegvak tussen de Javalaan en de Cruquiusbrug is rondom het kruispunt met de Javalaan niet inpasbaar.
Openbaar Vervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Er zijn in de huidige situatie voor zover bekend geen knelpunten. Ook de huidige concessieverlener heeft aangegeven de Cruquiusbrug niet als knelpunt in de route te ervaren. 	<ul style="list-style-type: none"> - De bushaltes aan de zuidzijde van de Cruquiusbrug hebben een functie voor de ontsluiting van het dorp Cruquius en het Cruquiusmuseum. De voetgangersoversteek bij de verkeerslichten heeft daardoor een belangrijke functie voor het gebruik van de buslijn.
Autoverkeer	<ul style="list-style-type: none"> - De hoge intensiteiten op de rechtdoorgaande richtingen in combinatie met een vierarmig kruispunt met oversteken voor fietsers en voetgangers maken dat dit kruispunt volbelast is. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dit gedeelte van de N201 is in de huidige situatie al erg druk. Het eventueel oplossen van een capaciteitsknelpunt bij de Cruquiusbrug heeft op streng-niveau gezien mogelijk maar beperkt effect op

Modaliteit	Knelpunten	Aandachtspunten/suggesties
		de totale doorstroming. Het versimpelen van de verkeersregeling zal met name een positief effect kunnen hebben voor het langzaam verkeer en de verkeersveiligheid.
Vrachtverkeer	- Voor zover bekend zijn er geen knelpunten voor het vrachtverkeer	- Geen.
Knelpunten vanuit scheepvaartverkeer	- Brugopeningen leggen (langzaam) verkeer stil.	- De doorvaartbreedte van de bruggen dient vergroot te worden tot 11 meter.
Knelpunten vanuit verkeersafwikkeling huidige kruispunt	- Kruispunt draait met een cyclustijd van 120s en is volbelast. Geen ruimte in de verkeersregeling voor optimalisatie binnen huidige vormgeving van het kruispunt - Wachtijd fietsverkeer kan oplopen tot circa 110 seconden. Dit voldoet niet aan de kwaliteitseisen voor een fietsvriendelijke regeling -	- Het kruispunt kan een verdere groei van het verkeersaanbod nauwelijks opvangen binnen de huidige vormgeving. - Ongelijkvloerse kruising voor fietsers met name een verkeersveiligheidsmaatregel en comfortmaatregel voor de fietsers. Capaciteit van het kruispunt voor autoverkeer neemt hierdoor maar beperkt toe.

Tabel 4.2 Knelpunten en aandachtspunten/suggesties uit de ruimtelijke ontwikkelingen

Modaliteit	Knelpunten	Aandachtspunten/suggesties
Voetgangers	- De uitbreiding van het Cruquiusmuseum en de toekomstige woonwijk Wickevoort zullen leiden tot meer voetgangers aan de oostzijde van het de Cruquiusbrug. In de huidige situatie ontbreekt een formele oversteek via brug A. Die wordt met het oog op de ontwikkelingen belangrijker.	- Handhaven met verkeerslichten geregelde oversteek naar de bushaltes is zeer wenselijk.
Fietsverkeer	- Met de diverse geplande woonwijken neemt het belang van een volwaardige fietsverbinding op brug A toe.	- In combinatie met een ongelijkvloerse kruising van de N201 neemt de verkeersveiligheid toe en ook het belang van een volwaardig fietspad op brug A.
Openbaar Vervoer	- Naar de toekomst toe zal het aantal reizigers als gevolg van de geplande woonwijken toe gaan nemen. Dit onderstreept het belang van het handhaven van de kwalitatief goede haltevoorzieningen in de huidige situatie.	- Met de uitbreiding van het Cruquiusmuseum neemt ook het aantal reizigers per openbaar vervoer toe. In het ruimtelijk ontwerp voldoende brede en toegankelijke voetgangersvoorzieningen opnemen van / naar de bushaltes.
Autoverkeer	- Met de geplande woonwijken neemt het rechtdoorgaande autoverkeer verder toe terwijl de situatie nu al volbelast is. Het verminderen van het aantal conflicten op het kruispunt is een must om een acceptabele doorstroming te behouden.	- Geen..
Vrachtverkeer	- Geen anders dan voor autoverkeer.	- Geen

4.2 Ontwerpkeuzes

Op basis van de context analyse, de statische verkeersdata en de gesprekken zijn er verschillende ontwerpkeuzes geanalyseerd voor de variantenstudie.

De belangrijkste afwegingen zijn hieronder uiteen gezet:

Busbaan op de brug ja/nee

- Op dit moment ligt een busbaan aan weerszijden van de N201 en voegt in met het autoverkeer voor de brug. Deze busbanen hebben vooral meerwaarde bij halteren van de bussen aan de zuidzijde van de Cruquiusbrug. Het invoegen bij de kruising lijkt op dit moment de doorstroom voor wegverkeer en de bus zelf minimaal te beperken.
- De busbanen zijn in het verleden aangelegd in de verwachting dat het afslaande verkeer zou worden opgeheven. Er speelde toen een plan om de beide dijken (Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk) te knippen voor gemotoriseerd verkeer op korte termijn. Daardoor zou er geen afslaand verkeer meer zijn vanaf de N201 en de VRI komen te vervallen en de bus niet meer vrij kunnen invoegen. Deze plannen zijn niet meer aan de orde gezien de ontwikkelingen in het gebied.
- Een busbaan realiseren op brug A is extra toekomstvast op de lange termijn, immers zijn er geen extra maatregelen voor OV nodig mocht een bus verder in de toekomst toch een eigen baan nodig hebben. De ruimtelijke inpassing van een busbaan wordt echter wel lastig. In combinatie met een breder fietspad komt brug A dicht bij het gemaal en wordt de oversteek op de kruising in oost-west richting groter.
- Vanwege de vervangingsopgave kan er worden gekeken naar het doortrekken van de busbaan over de brug. De bijdrage aan de doorstroming zal beperkt zijn.

Conclusie: de busbaan doortrekken op de brug heeft op dit moment weinig meerwaarde en wordt daarom niet opgenomen in de scope van de vervangingsopgave. Wel wordt er onderzocht of er mogelijkheden zijn om een busbaan niet onmogelijk te maken voor de toekomst.

Nut en noodzaak fietspad op brug A

- Het regionale fietsnetwerk loopt in twee richtingen over brug B. Brug A dient het lokale verkeer met in het bijzonder fietsers tussen Cruquiusdijk en oorsprong of bestemming aan de oostzijde van Heemstede. Een groot deel van deze groep is scholieren. Een kwetsbare groep in het verkeer waarvoor we extra rekening moeten houden met een helder en veilig ontwerp.
- Het weghalen van het fietspad op brug A maakt schuin oversteken onmogelijk (vanuit Hoofddorp richting Heemstede) en zou daarmee een positieve bijdrage kunnen leveren voor de verkeersveiligheid. Ook kan een nieuwe brug A smaller worden uitgevoerd wat de inpasbaarheid en duurzaamheidsambities ten goede komt (minder materiaal).
- Gezien de definitieve ontwikkeling van Wickevoort en haar aansluiting voor langzaam verkeer, en de vergevorderde status van de uitbreiding van het museum zal de vraag naar een fietsverbinding vanaf de Cruquiusdijk richting Heemstede alleen maar toenemen.
- Bij het weghalen van een fietspad op brug A vergroot het aantal oversteken over de N201 en zal de huidige krappe situatie op brug B nog meer gaan wringen. Daarnaast zijn de stopplaatsen voor wachtende fietsers op het kruispunt nu al beperkt en zal dat verder toenemen. Dit kan gevaarlijke situaties opleveren, bijvoorbeeld door opstoppingen van afslaande fietsers vanuit Heemstede richting de Cruquiusdijk.

Conclusie: het is niet wenselijk dat het fietspad op brug A verdwijnt.

Daarbij is het wel van belang dat het schuin oversteken fietsers in het ontwerp onmogelijk gemaakt wordt of in ieder geval de mogelijkheden sterk beperkt worden. In de gesprekken met professionele stakeholders kwam naar voren dat juist een breder, meer gescheiden fietspad plus de toevoeging van een voetpad op brug A wenselijk is.

Faciliteren oversteeek fietsers ja/nee

- Gezien de locatie van bestemmingen en ontwikkelingen zal de vraag naar oversteeekmogelijkheden voor fietsers verder toenemen.
- In de huidige situatie maken meer dan 100 fietsers in de ochtendspits de oost-west oversteeek. Ook heeft de oversteeek een belangrijke recreatieve waarde voor het zogenaamde rondje Ringvaart.
- De dichtstbijzijnde goed gefaciliteerde formele fietsoversteeeken zijn via de Spieringweg naar het zuiden (1200 meter) of de Javalaan (650 meter) naar het noorden. Dat zijn aanzienlijke omrijafstanden voor fietsers met lokale bestemmingen.
- Het tunneltje aan de noordzijde is gezien het aanzienlijke hoogteverschil en de huidige kwaliteit (helling van grind, smalle en donkere tunnel) ongeschikt voor functioneel fietsverkeer.

Conclusie: een oversteeek op de N201 in stand houden ter hoogte van de Cruquiusbrug is gewenst.

Bij een gelijkvloerse kruising zoals in de huidige situatie zal rekening gehouden moeten worden met fietsers die de 'weg van de minste weerstand' kiezen. Schuin oversteeeken moet ontmoedigd of (idealiter) onmogelijk gemaakt worden. De huidige situatie met twee keer oversteeeken is in combinatie met een cyclustijd van 120 seconden onaantrekkelijk.

5

ONTWERPVARIANTEN

5.1 Aanpak

In de periode april - augustus 2018 zijn er door de provincie Noord-Holland plenaire sessies georganiseerd met verschillende professionele stakeholders. Samen met de gemeente Haarlemmermeer, gemeente Heemstede, Vervoersregio Amsterdam en Hoogheemraadschap Rijnland zijn hierin de context, doelen, scope en verschillende varianten besproken. In de sessies zijn belangrijke beoordelingscriteria opgehaald om de varianten mee te vergelijken. Naast deze beoordelingscriteria zijn in de uitvraag aan het ingenieursbureau nog vier criteria meegegeven. Zie par 5.2.

De geselecteerde varianten zijn verder uitgewerkt en voorzien van een eerste beoordeling. Hieruit zijn twee filterstappen gekomen die in de derde plenaire sessie besproken zijn. De lange termijn varianten zijn afgevallen uit de beoordeling en in een tweede filterstap zijn de beperkende randvoorwaarden aanleiding geweest varianten af te doen laten vallen. Van de resterende varianten is een 'trade off matrix' uitgewerkt en een optimale voorkeursvariant gekozen met een terugvalvariant indien de financiële haalbaarheid hier aanleiding toe geeft. De beoordeling heeft plaatsgevonden als deltabeschouwing in vergelijking met de huidige vervangingsscope.

Parallel aan bovenstaand proces hebben een-op-een gesprekken in september bij de professionele stakeholders en verschillende externe stakeholders geadresseerd om aandachtspunten aan te geven aangaande de haalbare varianten vanuit het Masterplan, De Fietsersbond, dorpsvereniging Cruquius, Museumgemaal Cruquius en Theehuis, scholieren en de roei- en zeilvereniging Het Spaarne hebben we gesproken en aandachtspunten opgehaald.

In een vierde plenaire sessie op 24 september is op basis van een voorlopige versie van het onderhavige Masterplan een voorstel ontwikkeld waarin geformuleerd is welke voorkeursvariant aan het bestuurlijk overleg wordt voorgesteld. Na vaststelling van de variant wordt deze verder uitgewerkt.

5.2 Criteria & weging

In de tweede plenaire sessie van 26 juli 2018 zijn in samenwerking met de professionele stakeholders de volgende criteria vastgesteld en opgenomen in een web:

- 1 goede voorzieningen voor voetgangers;
- 2 optimale bereikbaarheid gebied garanderen;
- 3 verhogen ruimtelijke kwaliteit gebied;
- 4 verbeteren verkeersveiligheid fietsers;
- 5 verbeteren natuurwaarden gebied;
- 6 verbeteren doorstroming (H)OV;
- 7 verbeteren doorstroming fietsers;
- 8 verbeteren doorstroming autoverkeer;
- 9 verbeteren verkeersveiligheid autoverkeer;
- 10 verbeteren doorstroming scheepvaart;
- 11 Ringvaart maximaal benutten voor waterdoorstroming;
- 12 toekomst-vast functioneel ontwerp.

De vertaling van het opgestelde web naar de weegfactor in de trade off matrix is in bijlage II opgenomen. De verschillende scores van de stakeholders zijn opgeteld en hieruit is een weegfactor afgeleid.

In de uitvraag aan het ingenieursbureau zijn daarnaast de volgende criteria opgenomen;

- 1 sociale veiligheid;
- 2 haalbaarheid;
- 3 faseerbaarheid;
- 4 vaarwegbreedte toekomstvast.

Deze criteria zijn apart opgenomen met een gelijke weging per criterium.

Naast deze criteria zijn de randvoorwaarden opgenomen;

- 1 tijd;
- 2 geld (LCC);
- 3 kwaliteit;
- 4 ruimtelijk inpasbaar.

Deze zijn als randvoorwaarde opgenomen en per onderdeel toegelicht in de trade off matrix.

Score

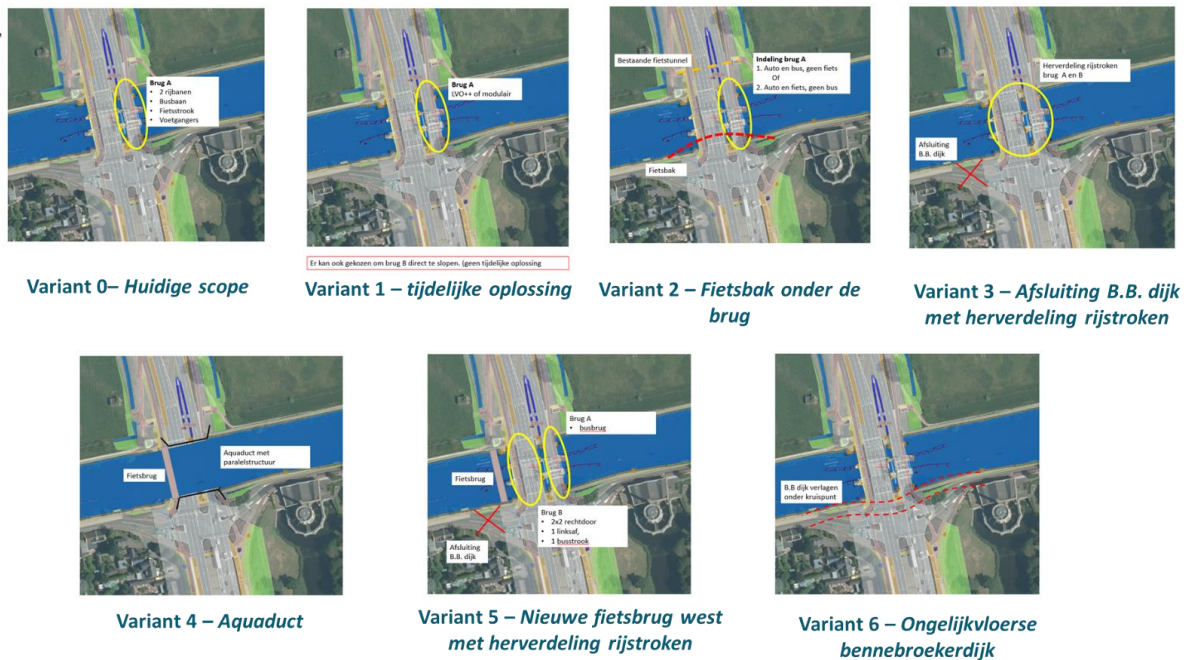
De scores zijn als deltabeschouwing opgenomen ten opzichte van de oorspronkelijke vervangingsopgave. Indien de variant op dit aspect nagenoeg gelijk scoort, dan is score 0 (of neutraal) gegeven, bij aanzienlijke verbetering op dit aspect scoort de variant een 1, bij afbreuk een -1. Door de scores te vermenigvuldigen met de weegfactor en op te tellen per variant leidt dit tot een gewogen score.

In de trade off matrix is een toelichting opgenomen bij de scores.

5.3 Varianten

De oversteek over de Ringvaart is op meerdere manieren in te richten. De tweede plenaire sessie leidde tot zeven verschillende varianten. Hierin werd zowel gevarieerd in de brug indeling zelf (o.a. met/zonder busbaan, wel/geen fietspad op brug A, extra fietsbrug), als in de aansluiting op het omliggende netwerk (o.a. fietsbak onder de brug aan zuidzijde, afsluiting Bennebroekerdijk voor gemotoriseerd verkeer). Twee meer rigoureuze variaties op een ongelijkvloerse kruising zijn een aquaduct over de N201 en onderdoorgang voor het lokale wegverkeer in de dijken in Haarlemmermeer. [Afbeelding 5.1](#) hieronder toont de resultaten van deze sessie.

Afbeelding 5.1 Varianten zoals beschreven in de plenaire sessie van 26 augustus



5.3.1 Lange termijn varianten

De eerste filtering van alle varianten naar een optimale voorkeursvariant is gedaan door de lange termijn visie en de korte termijn vervangingsopgave van elkaar los te koppelen.

Twee van de varianten vragen om een dusdanig grote fysieke ingreep dat deze voor de huidige randvoorwaarden van de vervangingsopgave van brug A binnen een paar jaar ongeschikt zijn: variant 4, 'het aquaduct' en variant 6, 'een ongelijkvloerse Bennebroekerdijk'. Deze zijn bestempeld als lange termijn oplossingen.

Het heeft de voorkeur om het aquaduct als mogelijke oplossing voor de lange termijn in het achterhoofd te houden, gezien de verbeterde doorstroming voor het groeiende verkeer op de N201. Variant 6 is een deeloplossing voor het lokale wegennet maar heeft beperkt oplossingsvermogen voor de N201. Het heeft de voorkeur om het aquaduct in het ontwerp voor de brugvervangingsopgave van brug A niet onmogelijk te maken. Zodra brug B ook aan vervanging toe is, zou de variant met het aquaduct weer opgepakt kunnen worden en beschouwd naar de functionele behoefte op dat moment.

Vanwege de voornoemde randvoorwaarden zijn beide varianten verder buiten de trade off matrix gehouden.

5.3.2 Beperking overige varianten

Een afsluiting van de Bennebroekerdijk voor gemotoriseerd verkeer (variant 3 en 5) zal veel impact hebben op de bereikbaarheid van het dorp Cruquius. De gemeente Haarlemmermeer heeft aangegeven dat een dergelijke afsluiting niet haalbaar en wenselijk is in de tijdsopgave van de vervangingsopgave voor brug A en niet wenselijk is gezien de huidige aansluiting van het dorp op het netwerk. Met het oog op de eventuele ontwikkeling van de woonwijken Cruquius en Bennebroekerdijk (op dit moment nog 'zachte' plannen) ten zuidwesten van het dorp Cruquius zullen extra verkeersverbindingen met de N205 aangelegd moeten worden. Deze opties kunnen de impact van het toekomstig afsluiten van de Bennebroekerdijk beperken.

5.4 Trade off matrix

Na deze eerste selectie blijven nog 3 ontwerpvarianten over, onderstaande Tabel 5.1 geeft de afgewogen varianten weer. Daarbij geldt bij elke variant dat brug A wordt vervangen en verbreed en dat er gebruik gemaakt wordt van industrieel, flexibel en demontabel (IFD) bouwen.

De complete trade off matrix (TOM) is toegevoegd in bijlage III.

Tabel 5.1 Varianten Trade off matrix

Variant	Naam	Omschrijving
0	Huidige scope	<ul style="list-style-type: none">- Brug A wordt vervangen met een ontwerplevensduur van 100 jaar en voorzien van een busbaan en verbreed voor langzaam verkeer.- Brug B wordt onderhouden voor een zo lang mogelijke restlevensduur (ca. 30 jaar).- Kleine aanpassingen aan de kruising om met name fietsveiligheid te verbeteren.
1	Tijdelijke brug	<ul style="list-style-type: none">- Brug A wordt vervangen met een ontwerplevensduur van 30 jaar en verbreed voor langzaam verkeer waarbij de brug uitgevoerd wordt met een beperkte levensduur, gelijk aan de restlevensduur van Brug B.- Brug B wordt onderhouden voor een zo lang mogelijke restlevensduur (ca. 30 jaar).- Kleine aanpassingen aan de kruising om met name fietsveiligheid te verbeteren.
2	Nieuwe brug met fietsonderdoorgang	<ul style="list-style-type: none">- Brug A wordt vervangen met een ontwerplevensduur van 100 jaar en verbreed voor langzaam verkeer- Brug B wordt onderhouden voor een zo lang mogelijke restlevensduur (ca. 30 jaar).- Voor de kruising van fietsverkeer wordt op de Ringvaart een fietsonderdoorgang gecreëerd aan de Haarlemmermeer zijde.- Kleine aanpassingen aan de kruising om met name fietsveiligheid te verbeteren.

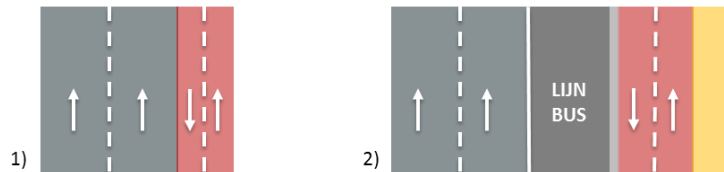
Binnen de varianten zijn nog verdere optimalisaties mogelijk. Die worden per variant toegelicht in de volgende paragraaf.

5.4.1 Variant 0 - Huidige scope

De huidige scope van de vervangingsopgave gaat uit van het vervangen van Brug A door een nieuwe brug met ontwerplevensduur van 100 jaar. Vanwege de ontwerpkeuze uit paragraaf 4.2 dat de fietsverbinding op brug A noodzakelijk is voor een veilige en functioneel fietsnetwerk is in de vervangingsopgave brug A daarom voorzien van extra ruimte voor langzaam verkeer dan in de huidige situatie, zie onderstaande Afbeelding 5.2.

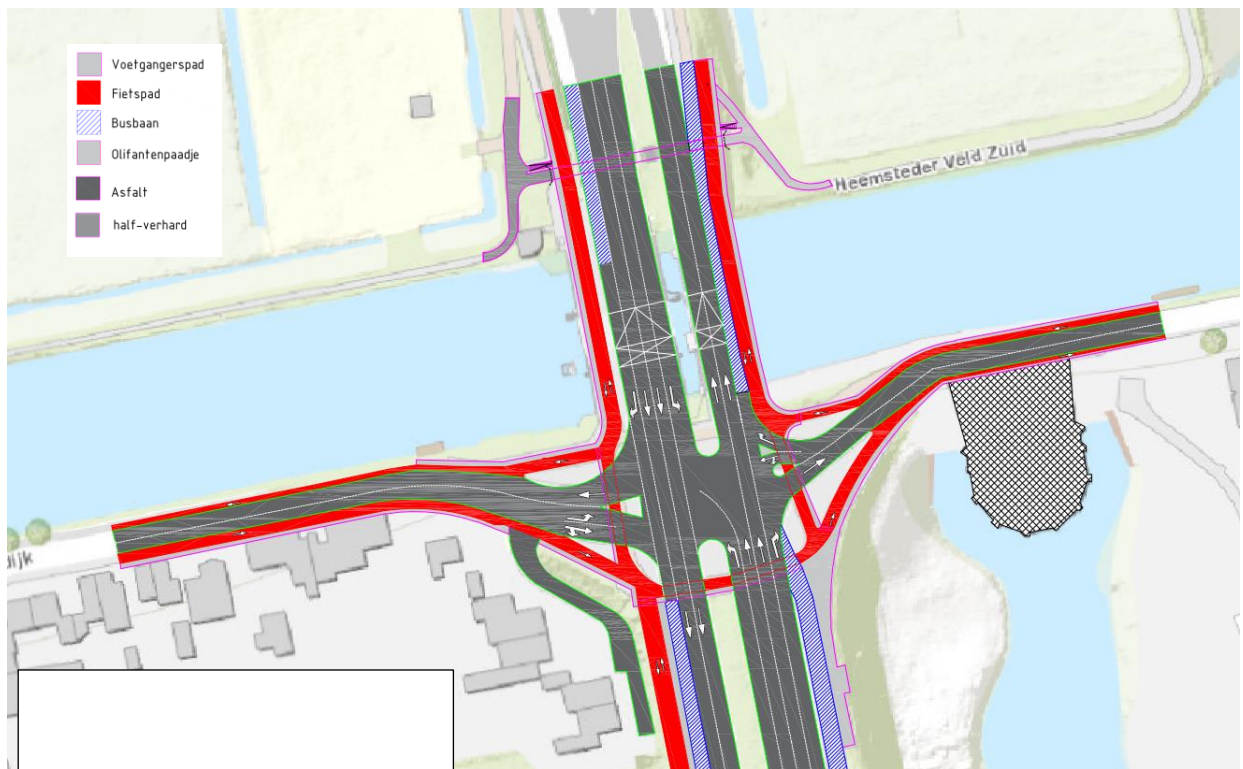
Afbeelding 5.2 Wegindeling vervanging Brug A,

- 1) huidige situatie: functioneel onvoldoende en niet verkeersveilig voor fietsers
- 2) variant 0: huidige scope, voorkeursindeling



Naast de dubbele rijstrook voor autoverkeer en een doorgetrokken busbaan is een tweerichtingen fietspad achter een barrier voorzien en een voetpad. In afbeelding 5.3 is dit weergegeven geprojecteerd op de huidige situatie in een prinseschets. Ondanks de gedetailleerde verschijningsvorm van deze schetsen geven ze uitsluitend de belangrijkste principes weer van de variant. Mogelijk ontbreken er verbindingen of inpassingsvraagstukken. Na het vaststellen van de voorkeur van het Masterplan wordt de voorkeursvariant nader ontworpen en uitgewerkt voor het referentieontwerp.

Afbeelding 5.3 Prinseschets van Variant 0 - Huidige vervangingscope (geprojecteerd op bestaande situatie)



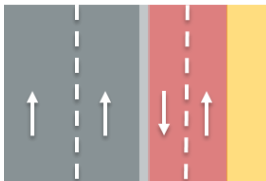
5.4.2 Variant 1 - Tijdelijke Brug

De variant 'tijdelijke oplossing' voor brug A kan op meerdere manieren worden gerealiseerd eventueel via lease. Op dit moment bestaan er nog geen lease bruggen op deze schaal in Nederland. Rijkswaterstaat is bezig dit concept verder te onderzoeken.

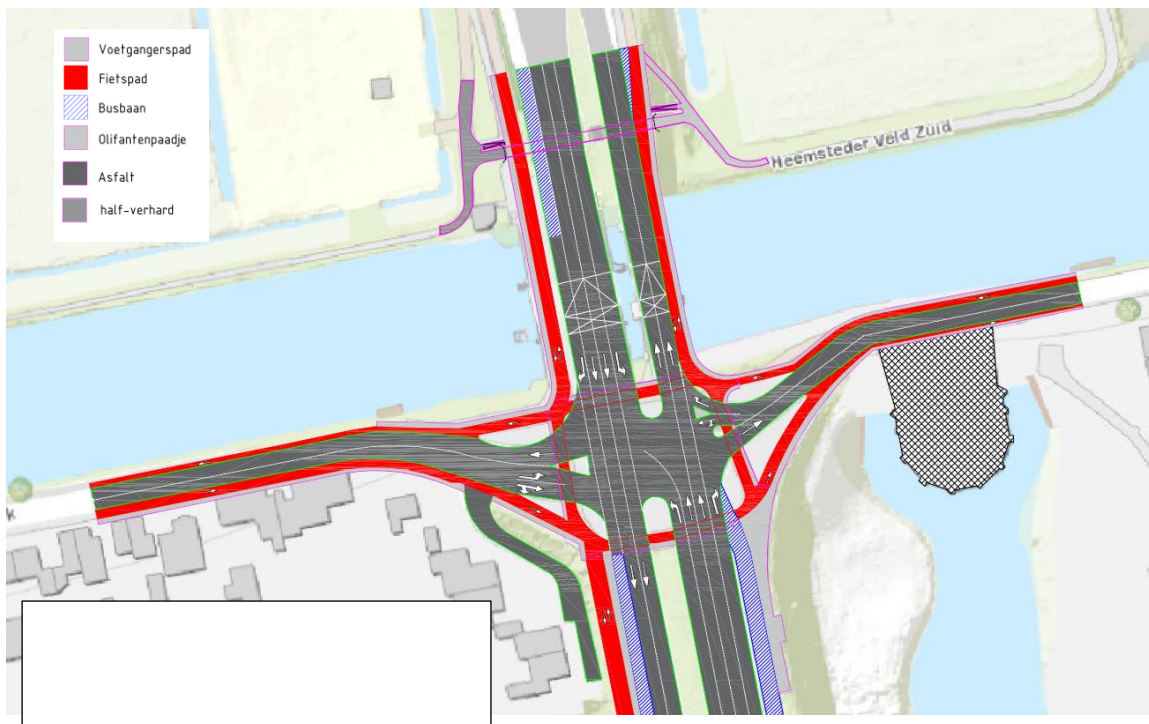
Het een-op-een vervangen van de wegingdeling van brug A, of bijvoorbeeld het behouden van de onderbouw van brug A en het vervangen van alleen het beweegbare deel of beweegbare deel met nieuwe aanbrugdekken zal de fietsveiligheid en gewenste functionaliteit voor de te verwachte toename van fietsverkeer en voetgangers ten gevolge van bijvoorbeeld de ontwikkeling van Wickevoort niet kunnen faciliteren. De verbreding, zoals ook in variant 0 opgenomen is als uitgangspunt gekozen voor de tijdelijke brug A. De wegingdeling voor varianten 1 en 2 ziet er gelijk uit, zie onderstaande [Afbeelding 5.4](#). Bij variant 1 wordt onderzocht in hoeverre een deel van de bestaande brug een langere levensduur heeft en door slim onderhoud (LVO) mee kan voor een oplossing van 30 jaar.

Doordat in elke variant gebruik wordt gemaakt van IFD bouwen zal het mogelijk zijn om gedurende de levensduur van de brug het wegdek aan te passen. Bijvoorbeeld het fietspad alsnog veranderen in een busbaan. Dergelijke flexibiliteit dient in het constructieve ontwerp gefaciliteerd te worden.

[Afbeelding 5.4](#) Wegindeling vervanging brug A, Indeling gelijk voor variant 1: (Tijdelijke brug met breder fietspad en toevoeging van barrier en voetpad) en variant 2 (Nieuwe brug met fietsonderdoorgang)



[Afbeelding 5.5](#) Principeschets van Variant 1 - Tijdelijke brug

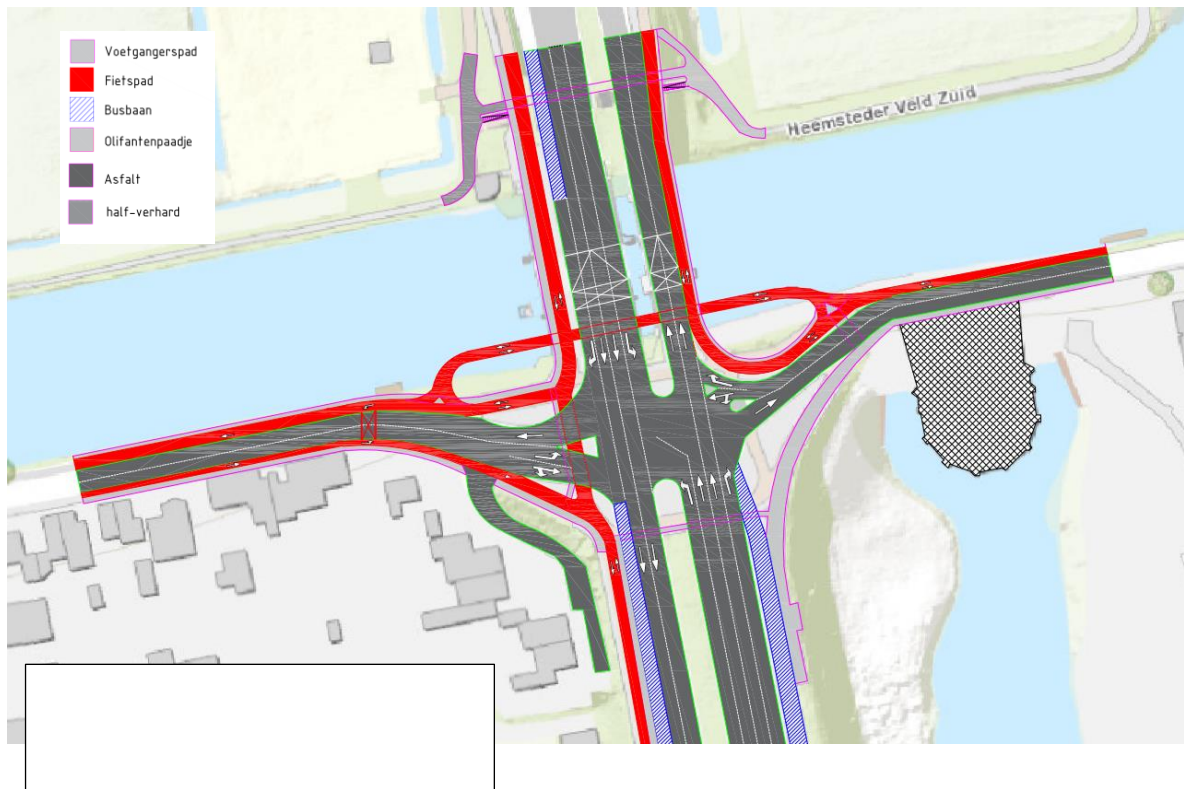


5.4.3 Variant 2 - Nieuwe brug met fietsonderdoorgang

Het conflictvrij kruisen van fietsers met de N201 heeft een grote impact op (fiets-)verkeersveiligheid en doorstroomcapaciteit voor fietsers en autoverkeer op de N201. Hiervoor is een fietsonderdoorgang bedacht onder de aanbruggen van brug B en brug A. Hierbij wordt de vervangingsopgave voor de wegdekindeling van variant 1 als uitgangspunt aangehouden voor brug A.

Het vervangen van met name de aanbruggen van brug A is noodzakelijk om de diepgang van de fietsonderdoorgang te beperken. Uitgaande van de hoogteligging van brug B kan de fietsonderdoorgang ongeveer op de waterlijn (-0.600 N.A.P.) passeren met een minimale impact op de doorstromingscapaciteit van de Ringvaart. Onderstaande Afbeelding 5.6 laat een mogelijke inpassing van de onderdoorgang zien.

Afbeelding 5.6 Principeschets van Variant 2 - Nieuwe brug met fietsonderdoorgang



Met deze oplossing worden drie van de vier fietsoversteken weggehaald. In combinatie met de ongelijkvloerse kruising komt dit de veiligheid en doorstroom van fietsers en wegverkeer ten goede. De N201 wordt immers enkel nog gelijkvloers door voetgangers overgestoken. In combinatie met de toekomstige knip op de Bennebroekerdijk zal daarmee ook voor het wegverkeer de doorstroming verbeteren. Voetgangers kunnen nog wel aan de zuidzijde van de kruising oversteken om de bereikbaarheid van de bushaltes en daarmee het Haarlemmermeer-museum De Cruquius en het dorp Cruquius te garanderen. Een voetgangersoversteek via de onderdoorgang over het water is niet kansrijk vanwege de omloopafstand: de onderdoorgang zal circa 110 meter lang zijn.

Voor de meeste fietsbewegingen betekent de oplossing een conflictvrije kruising zonder wachten voor een verkeerslicht. De onderdoorgang biedt een kans om een aantrekkelijke fietsbeleving te zijn waar het water van de Ringvaart optimaal wordt beleefd en een extra visuele verbinding tot stand komt met het Cruquiusgemaal. Dit sluit direct aan bij de 'visie Ringdijk en Ringvaart' van de gemeente Haarlemmermeer.

Bij deze variant moet er extra rekening gehouden worden met de sociale veiligheid in de fietsonderdoorgang. Ook moeten de hellingbanen de brug op en af ruim worden ontworpen om een

comfortabele en verkeersveilige situatie te creëren. Daarnaast moet er aandacht zijn met doorstroming van het water en doorgang voor recreatievaart op het water bleek uit de gesprekken. Dergelijke ontwerpen zullen expliciet worden opgenomen in de ontwerpfase voor de Cruquiusbrug.

Referenties

Dergelijke onderdoorgangen zien we meer in Nederland. Een vergelijkbare situatie is te vinden bij de kruising van het fietspad langs het Spaarne met de N205 in Haarlem ter hoogte van de Buitenrustbruggen (Afbeelding 5.7 hieronder). Het dek van deze onderdoorgang ligt 25 cm onder het water oppervlakte.

Afbeelding 5.7 Fietsonderdoorgang bij Buitenrustbrug in Haarlem (bron: collectie Witteveen+Bos)



5.4.4 Keuze Trade off matrix

Op de in paragraaf 5.2 opgenomen criteria zijn de varianten 0 (huidige scope inclusief busbaan), 1 (tijdelijke brug) en 2 (nieuwe brug en fietsonderdoorgang) afgewogen. De trade off matrix (TOM) is toegevoegd in bijlage III.

Op de criteria van de tweede plenaire sessie (1 t/m 12) scoort variant 2 het beste. Variant 1 kent een kleine verbetering ten opzichte van variant 0 vanwege toekomstvast zijn van het ontwerp. Dit is vertaald als flexibel naar de toekomst.

Op de vier criteria vanuit de uitvraag aan het ingenieursbureau scoren de varianten niet onderscheidend op dit abstractieniveau.

Bij de randvoorwaarden Tijd, Geld, Kwaliteit en Ruimtelijke inpasbaarheid scoort variant 2 goed op de laatste twee criteria, echter is wel een grotere financiële investering op korte termijn benodigd.

Conclusie Trade off Matrix

Variante 2 is, indien de financiële middelen haalbaar zijn en de beperking van doorstromingscapaciteit van de Ringvaart kan worden opgelost de optimale voorkeursvariant.

De terugval variant is variant 0 en wij adviseren om variant 1 qua haalbaarheid mee te nemen in de verdere uitwerking van de ambities (circulariteit en onderhoudbaarheid) in de verdere uitwerking van de Cruquiusbrug. Ook bij variant 2 zou een tijdelijke oplossing van brug A passend kunnen zijn, daarbij zou de fietsonderdoorgang zelf ook middels de principes van circulariteit en IFD bouwen kunnen worden gerealiseerd. Wanneer er niet voor een onderdoorgang wordt gekozen zal met het oog op verkeersveiligheid een oplossing gezocht moeten worden om het schuin overstekende fietsverkeer te voorkomen.

5.5 Overige subvarianten

Aanpassingen noordelijke tunnel

- Zoals de context analyse aangeeft is brug A te smal voor de huidige functies. De varianten gaan uit van een verbreding dan brug A. Wanneer de tunnel direct ten noorden blijft behouden in de huidige vorm zal deze - op toekomstvaste wijze - moeten worden verlengd om haar verbindende waarde aan de noordelijke oever te behouden. De professionele stakeholders waren in sessie 4 over eens dat er voorzieningen getroffen moeten worden in de tunnel voor een betere sociale veiligheid bijvoorbeeld middels verlichting.
- Mocht het recreatieve verkeer toenemen aan de noordzijde van de Cruquiusbrug is de mogelijkheid van een fietsonderdoorgang aan de Heemstede zijde te onderzoeken. Indien brug A wordt ontworpen met een (nagenoeg) gelijke overspanning van de aanbrug als brug B, dan kan een open fietsonderdoorgang worden gerealiseerd in het huidige talud aan de noordzijde. De huidige voetgangerstunnel zou kunnen vervallen aan de Heemstede-zijde. Echter, gezien de krappe inpassingsruimte, de voorkeuren van de recreatiesport (o.a. uit gesprek met roei- en zeilvereniging Het Spaarne) en het beperkte fietsverkeer in oost-west richting aan de noordelijke oever, kan dit niet dienen als een alternatief voor de fietsonderdoorgang aan zijde Haarlemmermeer. Daarom wordt deze niet verder meegenomen in de huidige scope van het masterplan.

Aanpassingen brug B

- De beschreven varianten richten zich hoofdzakelijk op brug A en de kruising. Een onderdeel van de scope is ook de onderhoudsopgave van brug B. Uit de context analyse blijkt dat het fietspad op brug B te smal is voor het huidige fietsverkeer. Een verbreding is beperkt mogelijk. Een alternatief is om de vergevingsgezinde ruimte te vergroten door het op gelijke hoogte brengen van voet- en fietspad. Zo kunnen de fietsers eenvoudiger en veilig uitwijken op het minder drukke voetpad.

Subvariant tunnel tussen Spieringweg en Cruquiusbrug

Een andere variant is een fietstunnel bij de Spieringweg of tussen de Spieringweg en de Cruquiusbrug. In het gesprek met de Fietsersbond kwam een subvariant ter sprake voor een ongelijkvloerse kruising ten zuiden van de Cruquiusbrug richting de Spieringweg. Op basis van onderstaande voor- en nadelen is besloten deze niet mee te nemen in de verdere variantenstudie:

- fietsers hebben een extra alternatief voor (ongelijkvloerse) oversteek;
- sluit niet aan op 'rondje Ringvaart' en draagt beperkt bij aan de lokale afwikkeling van verkeer bij kruising Bennebroekerdijk, Cruquiusdijk en de bruggen;
- inpassing lastig gezien beschikbare ruimte, bestemmingplangrenzen van Wickefoort en de andere ontwikkelingen van onder andere Cruquius museum;
- geen fietspad aan de oostzijde van de N201 om aan te sluiten op het netwerk. Dit kan conflicteren met een zachte wens van het Cruquius museum voor een eventuele parallelle halte voor tourbussen;
- relatief hoge kosten ten opzichte van de fietsonderdoorgang;
- groot te overbruggen hoogteverschil voor fietsers;
- fietstunnel is lastig tot niet herbruikbaar en sluit daardoor niet aan bij de ambities op het gebied van IFD bouwen.

6

CONCLUSIE

De huidige situatie rondom de Cruquiusbrug en met name het kruispunt aan de zuidzijde zijn niet optimaal: het fietsverkeer moet lang wachten om veilig over te kunnen steken en heeft weinig ruimte, voetgangers kunnen enkel via brug A de Ringvaart kruisen en de doorstroming van het autoverkeer kan beter. Er zijn verscheidene ontwikkelingen gaande rondom de Cruquiusbrug: woonwijken worden gebouwd, er is een wens meer ruimte voor scheepvaart te creëren en het museum breidt uit. De verkeersdruk in de toekomst zal verder toenemen en daarmee het capaciteitsprobleem op de brug en de kruising met de Bennebroekerdijk en de Cruquiusdijk.

Uit de contextanalyse en ruimtelijke plannen volgt dat:

- het fietsverkeer op beide bruggen (beter) moet worden gefaciliteerd;
- een busbaan op de brug slechts een bescheiden bijdrage heeft voor de doorstroom van autoverkeer en een minimaal effect voor de lijndienst zelf heeft;
- een oversteek voor fietsverkeer over de N201 ter hoogte van de Cruquiusbrug moet worden gehandhaafd waarbij schuin oversteken in het geval van een gelijkvloerse kruising onmogelijk gemaakt dient te worden en er een wens is voor een voetpad op brug A.

De vervanging van brug A kan een positieve bijdrage leveren aan deze situatie. Daartoe zijn verschillende ontwerp oplossingen mogelijk. De randvoorwaarden voor deze vervangingsopgave die in 2020/2021 gerealiseerd gaat worden zijn tijd, geld, kwaliteit en ruimtelijke inpasbaarheid. Aanvullend aan deze eisen wenst de Provincie Noord Holland tot een toekomst-vast functioneel ontwerp te komen en rekening te houden met sociale veiligheid, haalbaarheid en faseerbaarheid.

De optimale voorkeursvariant is om brug A te vervangen en verbreden met een fietspad en voetpad over de brug in combinatie met een fietsonderdoorgang aan de Haarlemmermeerzijde. Gezien de toekomstvastheid van minstens dertig jaar wanneer ook brug B wordt vervangen, is een fietsonderdoorgang functioneel gezien de beste oplossing.

Hierbij is behouden dat de tijdelijke varianten voor zowel brug als fietsonderdoorgang nader onderzocht kunnen worden in het kader van circulariteit en flexibiliteit richting de vervangingsopgave van brug B over 30 jaar. Het ontwerp dient de inpassing van variant 'aquaduct' niet onmogelijk te maken. Door de fietsonderdoorgang ook te ontwerpen volgens IFD bouwen, kunnen ook de lange termijnvarianten op dat moment worden meegenomen in de overweging.

Bijlage(n)



BIJLAGE: VERIFICATIEDOCUMENT

OW01 - Masterplan - verificatie

datum 01-10-2018
status definitief

Eis nr.	Eis	Verificatiemethode	Verificatie	Bewijs
OW01-1	Het masterplan dient voorzien te zijn van een lange termijn visie.	documentanalyse	voldoet	Hoofdstuk 3 behandelt de bekende ruimtelijke ontwikkelingen en hun impact. In de variantenafweging in hoofdstuk 5 worden bijvoorbeeld de variant 4 Aquaduct en 6 ongelijkvloerse kruising Bennebroekerdijk-Cruquiusdijk als lange termijn optie benoemd.
OW01-2	Het masterplan dient voorzien te zijn van een analyse van het faciliteren van het huidige fietsverkeer op brug A naar brug B.	documentanalyse	voldoet	In hoofdstuk 2 komt dit terug onder andere onder fietsverkeer en verkeersafwikkeling. Met dien verstande dat de analyse oplevert dat er zowel op brug A als brug B een twee richtingen fietspad moet zijn
OW01-3	Het masterplan dient voorzien te zijn van een analyse vormgeving (ongelijkvloerse)kruising fietsverkeer met de N201.	documentanalyse	voldoet	Dit komt terug in hoofdstuk 2 onder het kopje fietsverkeer en in hoofdstuk 5 waarin de varianten beschreven worden
OW01-4	De verkeersveiligheid van het fietsverkeer dient verbeterd te zijn.	documentanalyse	voldoet	Dit komt deels terug in de varianten en in de voorkeursvariant met de fietsonderdoorgang in hoofdstuk 5
OW01-5	De doorstroming van het fietsverkeer dient voor een verbeterd te zijn.	documentanalyse	voldoet	Dit komt deels terug in de varianten en in de voorkeursvariant met de fietsonderdoorgang in hoofdstuk 5
OW01-6	Het Masterplan dient voorzien te zijn van een meer eenvoudige inpassing van een nieuwe busstrook.	documentanalyse	voldoet niet	De analyse van de verkeersafwikkeling in hoofdstuk 2 laat zien dat er weinig meerwaarde is voor een busstrook op brug A. Daarnaast heeft de concessiehouder aangegeven weinig meerwaarde te zien in een busstrook op brug A zoals opgenomen in paragraaf 4.2
OW01-7	Het Masterplan dient voorzien te zijn van een analyse van een fietsoversteek aan de kant van Heemstede vanwege het mogelijke verplaatsen van het fietsverkeer van brug A naar B.	documentanalyse	voldoet	Dit is opgenomen in de contextanalyse paragraaf 2.2 en hoofdstuk 5
OW01-8	Het masterplan dient een variantenstudie te bevatten met 3 hoofdvarianten en 3 subvarianten van de N201 tussen de Javalaan en Spieringweg.	documentanalyse	voldoet	Dit is opgenomen in hoofdstuk 5
OW01-9	PNH en overige stakeholders dienen gefaciliteerd te worden bij besluitvorming over het masterplan en de gefaseerde uitvoering daarvan. Dit doormiddel van max. 3 overleggen met de betreffende stakeholders en max. 3 ontwerprondes waarbij per ronde varianten kunnen worden toegevoegd en/of afvallen. De PNH is echter verantwoordelijk voor het bijeenroepen van de stakeholders.	documentanalyse	voldoet	Dit is opgenomen in hoofdstuk 5 en in de gevoerde overleggen van 28 augustus, 4 september en komende overleggen 24 september, 8 oktober en 18 oktober
OW01-10	Het masterplan dient naast de bruggen ook de fiets- en voetpaden, busverbindingen en kruisingen van de N201 tussen de Javalaan en Spieringweg te bevatten.	documentanalyse	voldoet	Dit is opgenomen in hoofdstuk 2 Contextanalyse. Ook in de beschrijving van de varianten zijn deze modaliteiten opgenomen.
OW01-11	De varianten uit de variantenstudie dienen te worden vergeleken op relevante aspecten, o.a. kosten, verkeers- en sociale veiligheid, haalbaarheid (techniek en omgeving) en faseerbaarheid (niet limitatief).	documentanalyse	voldoet	Dit is opgenomen in hoofdstuk 5 en de bijlagen 2 en 3
OW01-12	De varianten uit de variantenstudie dienen rekening te houden met de ruimtelijke ontwikkelingen aan beide zijden van de brug en de geplande uitbreiding van het museum.	documentanalyse	voldoet	Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de bekende ruimtelijke ontwikkelingen en hun impact. Dit werkt ook door in de hoofdstukken 4 en 5
OW01-13	Onderdelen van het masterplan die direct van toepassing zijn op de scope van brug A dienen verder uitgewerkt te worden.	documentanalyse	voldoet	In hoofdstuk 4 is een aantal functionele eisen opgenomen die van toepassing zijn op brug A, in de conclusie in hoofdstuk 6 zijn enkele proceseisen opgenomen en verder zal dit in het referentie ontwerp nader ingevuld worden
OW01-14	Het IB faciliteert de provincie en overige stakeholders bij besluitvorming over het masterplan.	documentanalyse	voldoet	Dit is het doel van de rapportage en er zijn naast plenaire sessies onder andere 10p1 stakeholdergesprekken met de professionele stakeholders gevoerd.
OW01-15	De documenten t.b.v. het vaststellen van het masterplan door de stuurgroep dienen uiterlijk 1 oktober 2018 gereed te zijn.	documentanalyse	voldoet	versie definitief d.d. 1 oktober 2018
OW01-16 (eis uit NVI)	De relevante context dient per alternatief geschetst te worden om de vergelijking van relevante aspecten als kosten, verkeers- en sociale veiligheid, haalbaarheid (techniek en omgeving) en faseerbaarheid (niet limitatief) goed te kunnen onderbouwen. Hier inbegrepen is een weergave van het huidige gebruik van de brug, van de beleidmatige en ruimtelijke/infrastructurele ontwikkelingen in het gebied rondom de brug en een overzicht van de prioriteiten.	documentanalyse	voldoet	In de tradeoff matrix is dit opgenomen, de kostenonderbouwing is separaat gedeeld met Provincie Noord Holland
OW01-17 (eis uit NVI)	De uitwerkingsvorm van het Masterplan dient een zelfstandig, leesbaar stuk te zijn dat voor een stuurgroep kan worden geagendeerd. Een visuele/schematische weergave (zo veel mogelijk in matrix vorm) van de varianten en hun onderlinge vergelijking is wenselijk.	documentanalyse	voldoet	Onderlinge vergelijking van de varianten in de TOM (hoofdstuk 5, bijlage 2 en 3). Inclusief afbeeldingen
OW01-18 (eis uit NVI)	Het maken van keuzes tussen de alternatieven kan op een vrij globaal niveau gebeuren. Het is echter van belang dat de effecten op hoofdlijnen goed in te schatten zijn (bijv. dwarsprofielen t.b.v. beschikbare ruimte).	documentanalyse	voldoet	In hoofdstuk 5 zijn voor de realistische varianten schetsontwerpen opgenomen die de principes aanduiden en richting geven aan het ruimtegebruik. Ook zijn conceptuele dwarsprofielen voor het brugdek opgenomen.
OW01-19 (eis uit NVI)	In de periode na vaststelling van het Masterplan dient in relatief korte tijd het referentieontwerp uitgewerkt te worden voor aanvraag van het definitieve budget en start van de aanbesteding.	documentanalyse	voldoet	Hoofdstuk 4 bevat een aanzet voor een aantal functionele eisen aan de brug. Na vaststelling wordt deze lijst verder uitgebreid voor het referentieontwerp



BIJLAGE: SCORE CRITERIA

In de plenaire vergadering op 26 augustus (sessie 2) zijn er door de professionele stakeholders in totaal 11 functionele doelen gedefinieerd voor de Cruquiusbrug. Elk van de vijf stakeholder gaf daarnaast ieder doel een score tussen 0 en 3. Onderstaande Tabel 6.1 toont deze verdeling. Volgens deze scores staat de verkeerskundige functionaliteit voorop, met in het bijzonder het belang van de fietsers, het hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) en de voetgangers.

Tabel 6.1 Overzicht doelen volgens plenaire stakeholders in sessie 3

doelstelling	Hoogheemraadschap Rijnland	Verkeersregio Amsterdam	Provincie Noord-Holland	Gemeente Haarlemmermeer	Gemeente Heemstede	weegfactor	
Verbeteren verkeersveiligheid fietsers	2	3	3	3	3	14	11,20%
Verbeteren doorstroming fietsers	2	3	3	3	3	14	11,20%
Verbeteren doorstroming HOV	2	3	3	3	2	13	10,40%
Goede voorzieningen voor voetgangers	2	2	2	3	3	12	9,60%
Verbeteren doorstroming autoverkeer	2	2	2	3	2	11	8,80%
Verbeteren verkeersveiligheid autoverkeer	2	2	3	3	1	11	8,80%
Optimale bereikbaarheid gebied garanderen	2	1	2	3	2	10	8,00%
Toekomst-vast functioneel ontwerp	1	2	3	2	2	10	8,00%
Verhogen ruimtelijke kwaliteit gebied	2	1	1	2	2	8	6,40%
Verbeteren natuurwaarden gebied	1	1	2	2	2	8	6,40%
Verbeteren doorstroming scheepsvaart	1	1	2	1	2	7	5,60%
Ringvaart maximaal benutten voor waterdoorstroming	3	1	1	1	1	7	5,60%

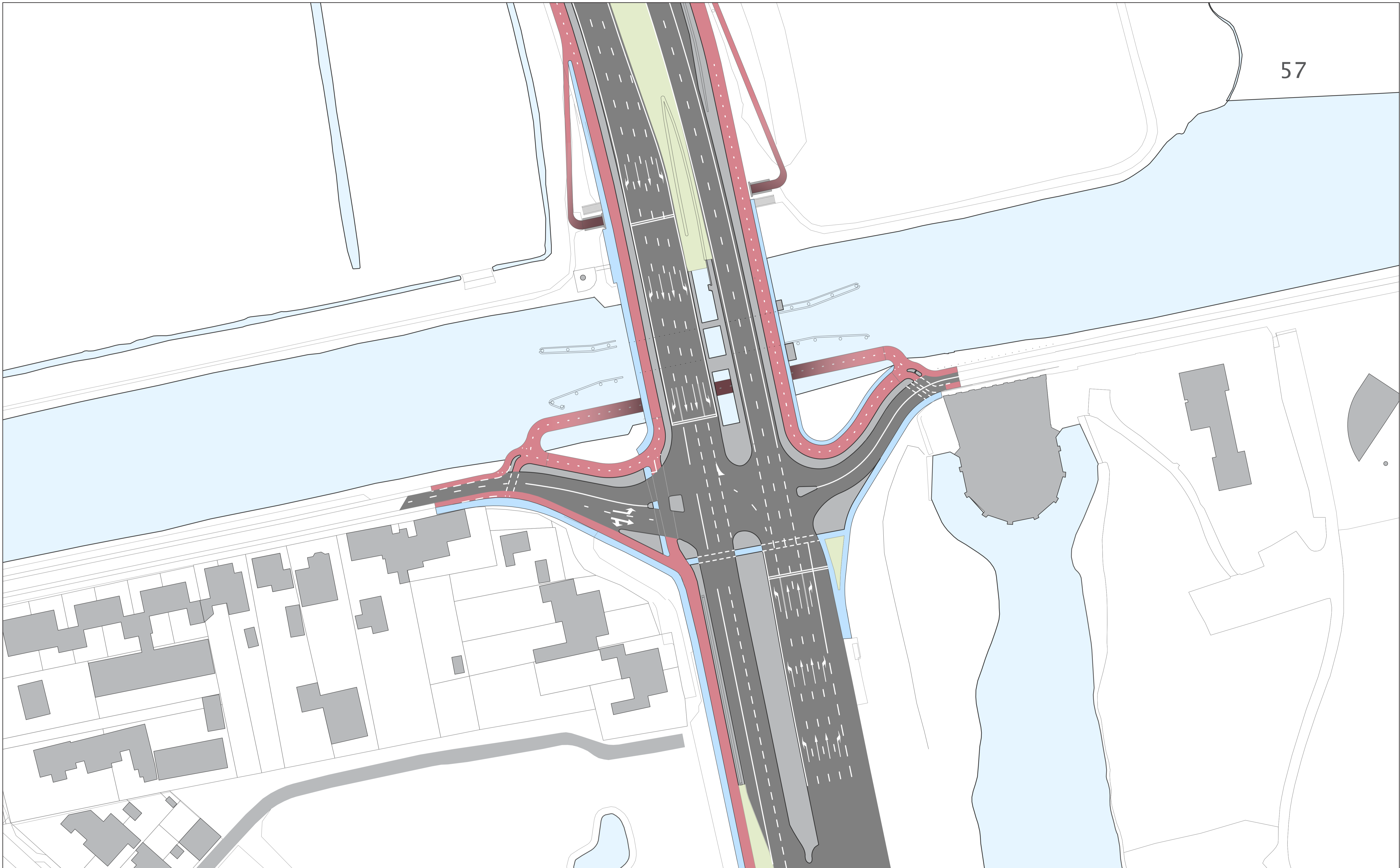


BIJLAGE: TRADE-OFF MATRIX

#		0	1	2
variant		Huidige scope	Tijdelijke brug	Nieuwe brug met fietsonderdoorgang
omschrijving		vervangen brug A, toevoegen busbaan, breder fietspad en voetpad groot onderhoud brug B	vervangen brug A voor tijdelijke oplossing (eventueel lease) en toevoegen breder fietspad en voetpad; groot onderhoud brug B	vervangen brug A en toevoegen breder fietspad en voetpad; fietsonderdoorgang aan Haarlemmermeer zijde; groot onderhoud brug B
Criteria (doelen uit sessie 2; criteria uitvraag project Cruquiusbrug)	weegfactor			
Goede voorzieningen voor voetgangers	12	0	0	0
	toelichting			
Optimale bereikbaarheid gebied garanderen	10	0	0	0
	toelichting			
verhogen ruimtelijke kwaliteit gebied	8	0	1	1
	toelichting		smallere brug A	smallere brug A belevingswaarde fietsen langs water
verbeteren verkeersveiligheid fietsers	14	0	0	1
	toelichting			conflictvrije kruising met N201
verbeteren natuurwaarden gebied	8	0	0	0
	toelichting			
verbeteren doorstroming (H)OV	13	0	0	1
	toelichting		slechts licht negatief effect t.o.v. busbaan van variant 0 door beperkte congestie.	doorstroming op N201 verbeterd
verbeteren doorstroming fietsers	14	0	0	1
	toelichting			conflictvrije kruising N201
verbeteren doorstroming autoverkeer	11	0	0	1
	toelichting		slechts licht negatief effect t.o.v. busbaan van variant 0 i.v.m. voorstart bus.	doorstroming op N201 verbeterd
verbeteren verkeersveiligheid autoverkeer	11	0	0	1
	toelichting			minder conflicten op kruispunt
verbeteren doorstroming scheepvaart	7	0	0	0
	toelichting			
Ringvaart maximaal benutten voor waterdoorstroming	7	0	0	-1
	toelichting			beperking natte oppervlakte watergang
toekomst-vast functioneel ontwerp	10	0	1	-1
	toelichting		na ± 30 jaar heroverweging wegingdeling - dynamischer oplossing	moet later worden aangepast bij veranderingen in N201 en mogelijk na 30 jaar i.v.m. brug B
score criteria (doelen sessie 2)		0	18	54
sociale veiligheid	10	0	0	0
				Neutraal mits aandacht wordt besteed aan verlichting en zichtlijnen
haalbaarheid	10	0	0	0
			leasebrug is in principe haalbaar - fundering kan lastig zijn (minder modulair)	
faseerbaarheid	10	0	0	0
				fietsonderdoorgang 'invaren' beperkt invloed fasering
vaanwegbreedte toekomstvast	10	0	0	0
		verbreding mogelijk	verbreding mogelijk	gelijk als variant 0 kan dit worden verbreed voor de toekomst
score criteria (uitvraag Masterplan)		0	0	0
randvoorwaarden				
Tijd	10	0	0	0
Geld (LCC)	10	0	0	-1
			lease / tijdelijke brug niet veel goedkoper dan vervanging	meerkosten fietsonderdoorgang
Kwaliteit	10	0	-1	1
			vervanging 20 jaar blijft noodzakelijk	meerwaarde fietsers conflictvrij
Ruimtelijk inpasbaar	10	0	1	1
			smallere brug A	smallere brug A
score criteria (uitvraag Masterplan)		0	0	10

LEGENDA

- verslechtert ten opzichte van huidige scope
- 0 is gelijk aan huidige scope
- + verbetert ten opzichte van huidige scope



Kostenraming t.b.v. Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug
kenmerk : 1361554\1490228
datum 11 september 2020

Onderdeel	Raming 2018	Aandeel	Partij	Raming 2020	provincie	VRA	Heemstede	Haarlemmermeer
Groot onderhoud brug B vervangen brug A door brug van gelijke breedte	€ 13.700.000,00	100%	Provincie	€ 18.500.000	€ 18.500.000	€ -	€ -	€ -
Meerkosten 5m. verbreding brug A t.b.v. doorstroming en veiligheid langzaam verkeer en toekomstvastheid	€ 4.800.000,00	80%	Provincie	€ 5.600.000	€ 4.480.000	€ 1.120.000	€ -	€ -
		20%	VRA					
Fietsonderdoorgang	€ 2.300.000,00	10%	Provincie	€ 3.400.000	€ 340.000	€ 2.720.000	€ -	€ 200.000
		80%	VRA		€ 140.000			
		10%	Haarlemmermeer**		€ 75.000			
Asfalteren paden bij voetgangerstunnel	€ 150.000,00	50%	Provincie	€ 150.000	€ 75.000		€ 75.000	€ -
		50%	Heemstede					
Innovaties/circulariteit *	€ 1.000.000,00	50%	Provincie	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
		50%	VRA					
Overige kosten	€ 1.600.000,00	100%	Provincie	€ 2.000.000	€ 2.000.000			
Totale projectkosten	€ 23.550.000			€ 29.650.000	€ 25.535.000	€ 3.840.000	€ 75.000	€ 200.000

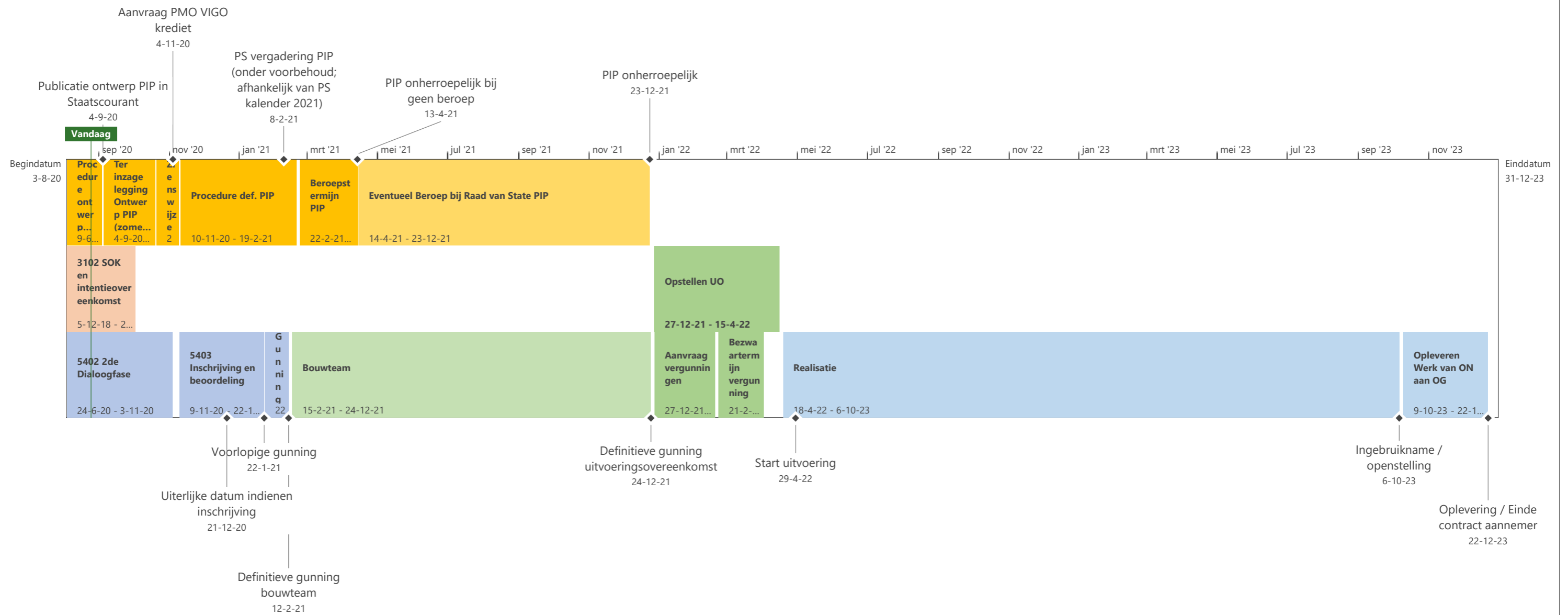
* Kosten Innovaties en circulariteit zijn opgenomen in de kosten voor brug A en fietsonderdoorgang.

** Nog geen zekerheid over hogere bijdrage vanuit de gemeente Haarlemmermeer

Hoofdlijnenplanning Cruquiusbruggen

Datum: 25-08-2020

59

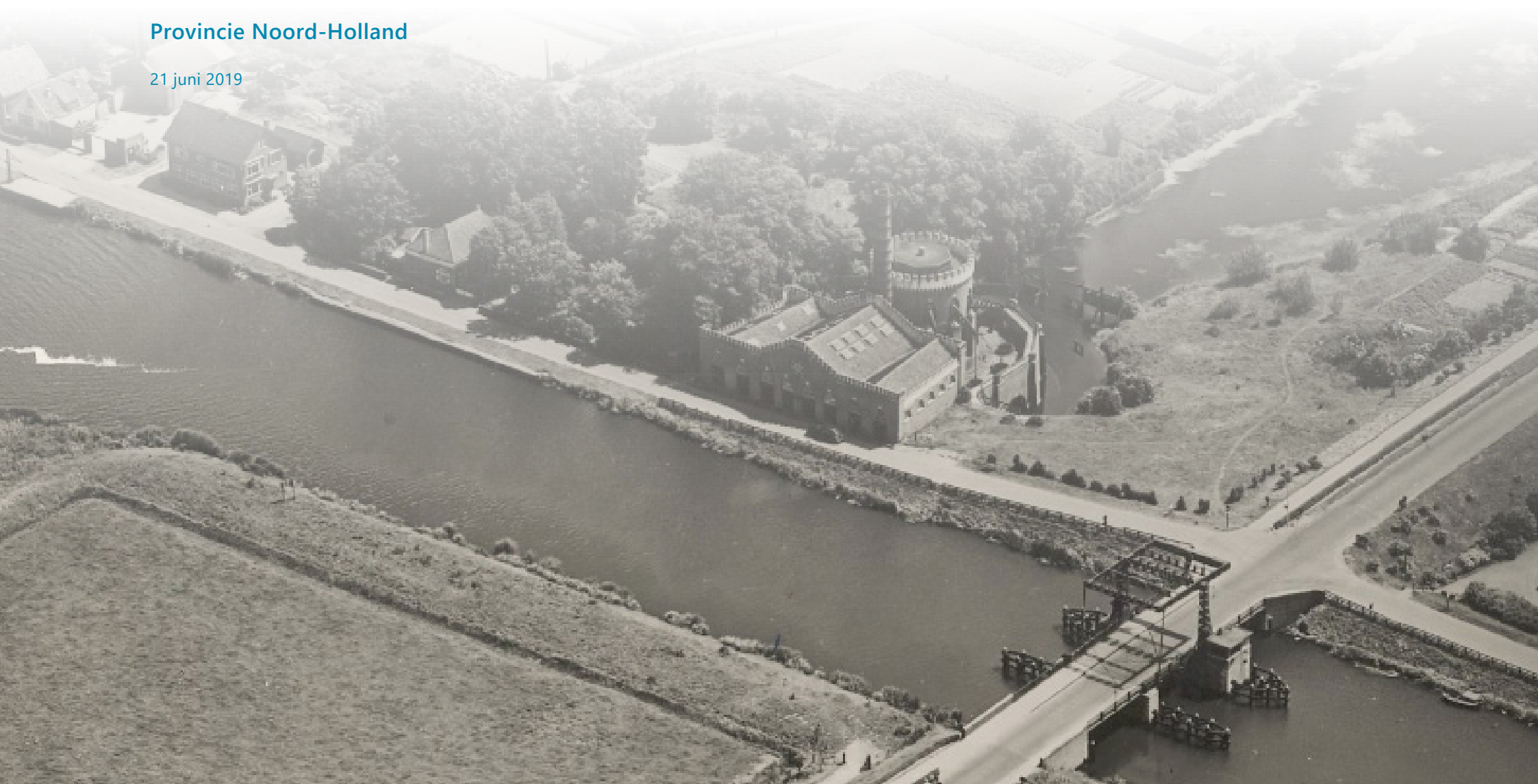


Cruquiusbrug

(OW08) Ambitiedocument vormgeving

Provincie Noord-Holland

21 juni 2019



Project	Cruquiusbrug		
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland		
Document	OW08 - ambitiedocument vormgeving		
Status	Definitief	Adres	Witteveen+Bos
Datum	21 juni 2019		Hoogoorddreef 15
Referentie	108509/19-010.353		1101 BA, Amsterdam
Projectcode	108509		Nederland
Projectleider	ing. W.P. de Vries		+31 (0)20 312 5555
Projectdirecteur	ir.drs. J.L.C.M. van Daelen		www.witteveenbos.com
Auteur(s)	A.G. Gaydadjiev, MSc. T. Lodder, BSc.		
Gecontroleerd door	R. Bakker ir. M. Franssen ir. H. Wieringa T. Muijen, BSc.		
Goedgekeurd door	ing. W.P. de Vries		
Paraaf			

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5	4	VISIE EN UITWERKING	25
1.1	Projectomschrijving	5	4.1	Visie	25
1.2	Rapport		4.2	Uitwerking Cruquiusbrug A	28
	1.2.1	OW08 - uitwerking vormgevingsambitie Cruquiusbrug	4.3	Uitwerking fietsonderdoorgang	30
	1.2.2	Scope	4.4	Uitwerking landschappelijke inrichting	31
	1.2.3	Doel	4.5	Ruimtelijke kwaliteit & innovatieve ambities	32
1.3	Kaders en richtlijnen	5		BIJLAGE(N)	
1.4	Vervolgproces	6	I	Verificatie Eisenverificatie OW08	
1.5	Leeswijzer	6	II	Reactie op advies welstandsbijsamenkomst	
2	LANDSCHAPSANALYSE EN INVENTARISATIE	8			
2.1	Historische landschapsontwikkeling	8			
2.2	Landschapskarakteristieken	12			
2.3	Autonome ontwikkelingen	16			
2.4	Bruggen aan de Ringvaart	18			
3	RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN	20			
3.1	Ambitiedocument integraal ontwerp Cruquiusbrug	20			
3.2	Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018 (CROW)	21			
3.3	ERBI Deel 2 Kunstwerken	21			
3.3	Industrieel, Flexibel, Demontabel (IFD)	21			
3.5	Masterplanlocatie Cruquiuslocatie	22			
3.6	Innovatieve ambities	23			

Afbeelding 1.1 Kaart met indicatieve ligging projectlocatie



1

INLEIDING

1.1 Projectomschrijving Cruquiusbrug

Het project Cruquiusbrug is een bijzonder project voor de provincie Noord-Holland met een lange geschiedenis. Het project kent, naast een vervangings- en onderhoudsopgave voor het behouden en in stand houden van een belangrijke regionale verkeersverbinding, ambities op het gebied van circulariteit, energieneutraliteit en slim onderhoud. Tevens is hier een wens om de mogelijkheden tot standaardisatie te onderzoeken voor toekomstige projecten waarin een soortgelijke vervangingsopgave speelt.

De aanleiding van het project is de vervangingsopgave die speelt bij de oostelijke brug A, deze brug dateert uit 1932 en is op dit moment aan het einde van zijn levensduur. De westgelegen brug B dateert uit de jaren '70 en deze dient te worden voorzien van groot onderhoud om weer 30 jaar mee te kunnen. Om de toekomstvastheid van de functies te borgen, ook na 30 jaar, dient daar in deze opgave reeds rekening mee te worden gehouden.

Naast de vervangingsopgave dient de verkeerssituatie voor langzaam verkeer te worden verbeterd. De intensiteiten van langzaam verkeer zijn op piekmomenten hoog, bijvoorbeeld vanwege schoolgaande jeugd. Aangezien er woningbouwontwikkelingen zijn in de omgeving, is de verwachting dat dit verkeer verder toeneemt. Daarnaast zet de provincie en de verschillende betrokken stakeholders in op het stimuleren van fietsen. Dit is aanleiding tot het herzien en verbeteren van de fietsinfrastructuur, rekeninghoudend met de andere aanwezige functionaliteiten.

1.2.1 Rapport

1.2.1 OW08 - Uitwerking bestaand ambitiedocument t.b.v. vormgeving Cruquiusbrug

Dit rapport is onderdeel van het project Cruquiusbrug en vormt het resultaat van Werkpakket OW08 - Uitwerking bestaand ambitiedocument t.b.v. vormgeving Cruquiusbrug. De eisen aan dit werkpakket zijn afgeleid uit de uitvraag en nota van inlichtingen en expliciet geverifieerd in bijlage I.

1.2.2 Doel

Dit document stelt de ruimtelijke en architectonische kwaliteit vast. Specifieker is dit: de inpassing en inrichting van de projectlocatie, en architectuur van de Cruquiusbrug en de nieuwe fietsonderdoorgang. Dit wordt gedaan door een ruimtelijke kwaliteitskader, dat bestaat uit eisen en specificaties die vastgelegd zijn in woord en voortvloeiën uit de ruimtelijke visie op de opgave. Om de ambities in dit project mogelijk te maken is er ontwerp vrijheid ingebouwd door te kiezen voor een abstracte uitwerking. Belangrijke beeldbepalende ruimtelijke keuzes zijn vastgelegd terwijl details meer vrijheid (kunnen) genieten.

In samenhang daarmee is gekozen, in afstemming met de provincie Noord-Holland, om geen ondersteunend beeldmateriaal, zoals referentiebeelden op te nemen. Er wordt geen concrete beeldverwachting gemaakt waardoor ruimte geboden wordt aan de markt om met slimme, passende en innovatieve oplossingen te komen. Kortom, het idee is dat de aannemer de ambities behaalt en tegelijkertijd aan de geschetste beeldkwaliteit voldoet.

1.2.3 Scope

De scope van dit werkpakket bestaat uit het vaststellen van de ruimtelijke en architectonische kwaliteit van:

- de invloedssfeer rondom de bruggen, door inpassing en inrichting;
- de nieuwe (ophaal)brug A;
- de fietsonderdoorgang.

1.3 Kaders en richtlijnen

De provincie Noord-Holland heeft reeds een ambitiedocument opgesteld ('ambitiedocument integraal ontwerp Cruquiusbrug') waarin een kader is vastgesteld voor de gewenste (ruimtelijke) kwaliteit. Dit kader wordt in dit document nader uitgedetailleerd en vertaald naar ruimtelijke inrichtingsmaatregelen, eisen en specificaties.

Ter aanvang van dit deelproduct is een masterplan opgesteld voor de Cruquiuslocatie. Daarin is een voorkeursvariant gekozen door middel van een integrale afweging. Deze variant vormt de onderlegger van deze nadere uitwerking van dit document.

Verder is de kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018 van het CROW en de publicatie 'Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten' van de provincie Noord-Holland als naslag gebruikt bij het opstellen van dit document.

Bij de nadere uitwerking door de uitvoerende partij aangesloten te worden op de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR) van de gemeente Haarlemmermeer en de keur van het waterschap Rijnland. Met de DIOR geeft de gemeente richtlijnen mee voor de inrichting van de openbare ruimte die lang meegaat, goed te onderhouden is en aansluit op de omgeving en op de wensen van de gebruikers.

De keur schrijft regels voor die het waterschap hanteert bij de bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken. Hier dient in de nadere uitwerking rekening mee gehouden te worden.

1.4 Vervolgproces

In dit project spelen duurzaamheidsdoelstellingen een grote rol. Dit vraagt om ontwerpruimte zodat innovatie mogelijk wordt gemaakt. Om het beschreven ruimtelijke kwaliteitskader te borgen, en kwalitatief uit te werken, wordt de betrokkenheid van een architect bij de opdrachtnemer voorgeschreven in de nadere uitwerking.

Ook krijgt de lokale welstand een rol in het vervolgproces. Deze wordt betrokken bij beeldbepalende keuzes op de daarvoor ingerichte procesmomenten in de aanbesteding- en uitwerkingsfase.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een inventarisatie en analyse uitgevoerd van de ruimtelijke en historische context van het bredere plangebied. Ook worden hier de uitgangsdOCUMENTEN en richtlijnen beschreven.

Vervolgens wordt deze input in hoofdstuk 3 vertaald naar een integrale visie op object en buitenruimte. De visie wordt uitgewerkt in eisen en specificaties per de fysieke projectonderdelen, zoals de brug, fietsonderdoorgang en de inrichting van de buitenruimte.

2

LANDSCHAPSANALYSE EN INVENTARISATIE

2.1 Historische landschapontwikkeling

Het historische landschap rondom de huidige Cruquiuslocatie heeft een rijke ontstaansgeschiedenis gevormd naar de hand van de mens. Historisch gezien had het gebied een geheel andere verschijningsvorm dan vandaag de dag zichtbaar is.

Situatieschets 1815

In 1815 was het gebied overwegend waterrijk, namelijk de rivier Spaarn met overloop naar het Haarlemmermeer, het tegenwoordige poldergebied. In directe omgeving en grenzend aan de Spaarn ligt de historische kern Heemsteden met daaromheen bouwgronden. Ten zuiden van de kern lag het toenmalige Slot Heemstede uit 1280. Na ernstige verzakking is het kasteel afgebroken in 1810, waarbij de funderingen uit de middeleeuwen nog vandaag zichtbaar zijn. Het slot is vervolgens vervangen door een landgoed met de naam Het oude Slot. Het landgoed inclusief landerijen is een overblijfsel dat vandaag de dag nog goed zichtbaar is in het landschap.

Droogmakerij Haarlemmermeer

In 1837 is gestart met de droogmakingsplannen voor het Haarlemmermeer. Er werd gekozen om dit te doen met behulp van stoomkracht. Een prestigieuze project dat Nederland het industriële tijdperk inloodde. Duizenden arbeidskrachten startten in 1839 met graven van de ringvaart van de Haarlemmermeer. Deze volgde over lange lengte de historische kustlijn van het meer. In 1848 was de ringdijk voltooid en is begonnen met de droogmaking. Hier was 4 jaar voor nodig en 1852 viel de Haarlemmermeer uiteindelijk droog.

Één van de drie gemalen waarmee het Haarlemmermeer is drooggepompt is het Cruquiusgemaal, dat in 1849 is opgeleverd. Het Cruquiusgemaal is de grootste stoommachine ter wereld. Na gebruik is deze nooit meer gemoderniseerd en in 1933 buiten werking gesteld. Het behoort tot de top 100 Nederlandse rijksmonumenten en is symbool van de Nederlandse wateringenieurskunst. Tegenwoordig is het gemaalgebouw een museum en opgenomen in de route voor Europees industrieel erfgoed.

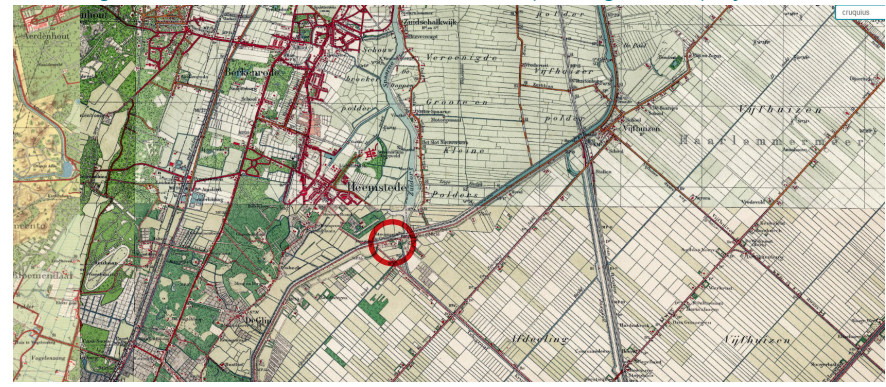
Stelling van Amsterdam

Bij het droogleggen diende zich meteen een probleem aan. Voor de verdediging van Amsterdam moest het land onder water gezet kunnen worden. Langs de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder werden daarom tussen 1843 en 1848 de funderingen gelegd voor vier forten. Daarvan werden drie torenforten gebouwd. De zware bouwwerken verzakten echter, ook door de drooglegging van de polder, zodat er werd besloten geen torenfort bij het Fort bij Heemstede (projectlocatie Cruquiusbrug) te bouwen, er kwam daar een aarden verdedigingswerk met een gracht. Deze is vandaag de dag nog goed zichtbaar. De vier verdedigingswerken maakten deel uit van de Posten van Krayenhoff, een voorloper van de Stelling van Amsterdam.

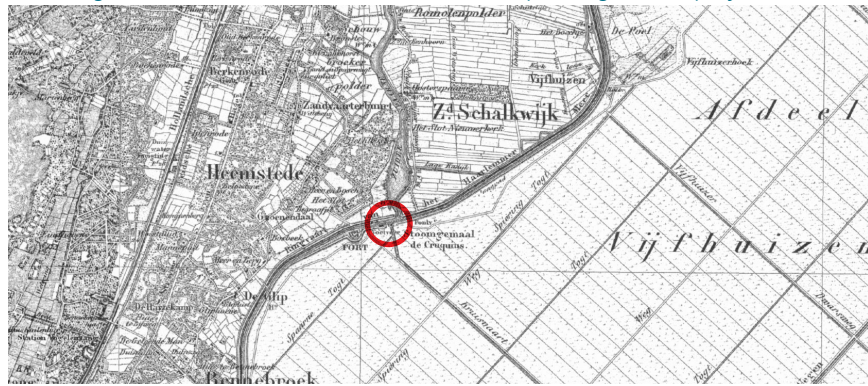
Afbeelding 2.1 Historische kaart 1815 inclusief locatie Cruquiusbrug (bron: Topotijdreis.nl)



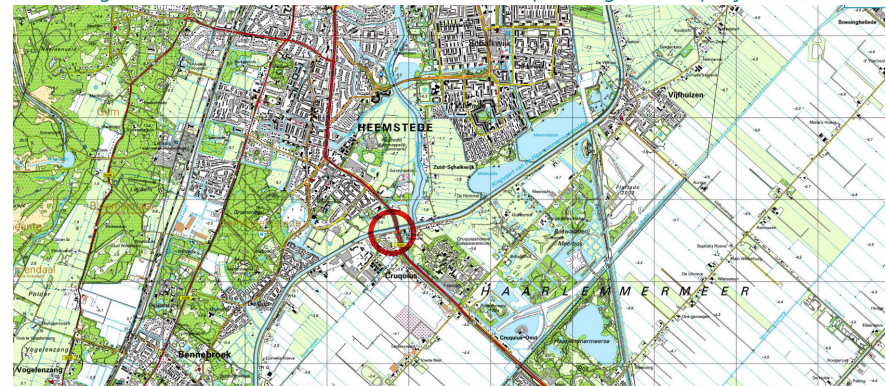
Afbeelding 2.2 Historische kaart 1950 inclusief locatie Cruquiusbrug (bron: Topotijdreis.nl)



Afbeelding 2.3 Historische kaart 1850 inclusief locatie Cruquiusbrug (bron: Topotijdreis.nl)



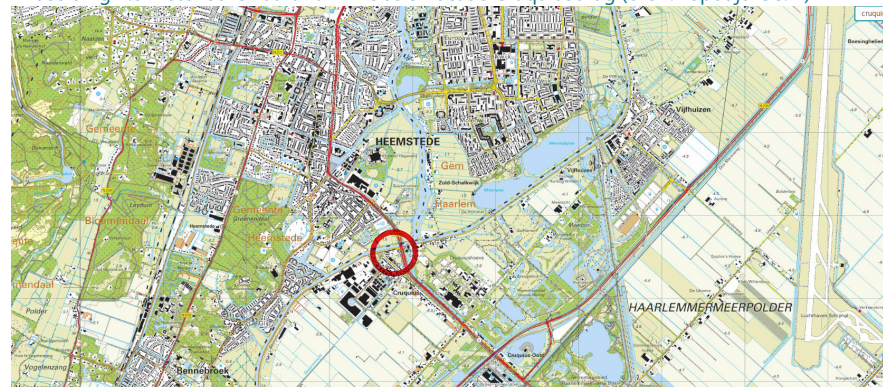
Afbeelding 2.4 Historische kaart 2000 inclusief locatie Cruquiusbrug (bron: Topotijdreis.nl)



Afbeelding 2.5 Historische kaart 1900 inclusief locatie Cruquiusbrug (bron: Topotijdreis.nl)



Afbeelding 2.6 Historische kaart 2017 inclusief locatie Cruquiusbrug (bron: Topotijdreis.nl)



Eerste oeververbinding Cruquiuslocatie over de Ringvaart

De eerste oeververbinding over de Ringvaart was een draaibrug ter hoogte van het aardewal verdedigingswerk. De brug koppelde de Ringvaartlaan met het dorpslint aan de Oude Kruisweg. Op de pagina hiernaast zijn de foto's van de brug opgenomen. De brug was een eenvoudig bouwwerk dat opgetrokken was uit een combinatie van hout voor de aanbrug en staal voor het beweegbare deel. Niet veel later na de aanleg van de Cruquiusbrug is de draaibrug buiten gebruik gesteld en verwijderd.

In de deze periode kon de Ringvaart ook per veerpont overgestoken worden, namelijk ter hoogte van het Cruquiusgemaal.

Aanleg brug A Cruquiusbrug

Samen met de aanleg van de N201 werd in 1932 de A-brug Cruquiusbrug opgeleverd. Deze is op de rechterpagina weergegeven. De Cruquiusbrug maakte mogelijk dat gemotoriseerd verkeer de Ringvaart kon kruisen. Op lokaalniveau zorgt de N201 voor verbinding tussen Heemstede, Haarlem met Hoofddorp en Aalsmeer in het verlengde daarvan. Om het kruisende doorgaande scheepvaart over de Ringvaart mogelijk te maken is gekozen voor een ophaalbrug.

Opvallend aan de vormgeving van de A-brug zijn de hameisteilen, deze lopen namelijk verticaal taps toe en bestaan uit samengestelde plaalementen. Tussen deze hameisteilen is een samengestelde balanspriem en ballastkist ingeklemd.

Verstedelijking en wederopbouw

Een periode van sterke stedelijke ontwikkeling volgt vanaf ongeveer 1960. Het gebied Cruquius ontwikkelt zich sterk, mede aangedreven door de beschikbare aanwezige infrastructuur, wederopbouw in combinatie met beleidssturing vanuit het Rijk. Daar waar historisch lintbebouwing aanwezig was wordt bedrijvigheid toegevoegd en worden kernen uitgelegd. Één van deze ontwikkelingen is de Cruquiushoeve in de omgeving, een epilepsiecentrum dat omzoomd is door groen.

Aanleg brug B Cruquiusbrug

Als gevolg van verstedelijking en verdichting in de regio neemt het gebruik van de regionale en lokale infrastructuur toe. Lokaal voldoet de aanwezige brug A functioneel niet meer voldoende aan de de verkeersvraag. Over lengte van de N201 wordt daarom de bestaande infrastructuur verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken.

In samenhang met deze wegverbreding is in 1971 een nieuwe brug naast de bestaande gerealiseerd namelijk de brug B. Deze zorgt ervoor dat de lokale verkeerssituatie wordt verbeterd door capaciteitsverhoging. Qua vormgeving sluit de brug aan bij de bestaande brug A door het gebruik van een ophaalconstructie. Echter is duidelijk gekozen om af te wijken van een aantal algemene vormgevingsgerelateerde en constructieve keuzes van de bovenbouw.

De huidige B-brug kenmerkt zich in tegenstelling tot de oudere A-brug door twee losgekoppelde balanspriemen met contragewicht. De balanspriemen en contragewichten worden ieder afzonderlijk gedragen door een dubbele hameistijl die de balanspriem inklemmen. Deze opzet maakt het mogelijk dat het contragewicht tussen de balanspriem door kan roteren. De hameistijlen lopen vanaf de grond taps toe op en verjongen naar de bovenkant subtiel toe. Het contragewicht is in de hoofdvorm van de balanspriem opgenomen waardoor een eenduidig en robuust volume ontstaat.

Afbeelding 2.7 Draaibrug Cruquiusbrug, 1931 (bron: Beeldbank - Noord-Hollands Archief)



Afbeelding 2.9 Draaibrug Cruquiusbrug, 1931 (bron: Beeldbank - Noord-Hollands Archief)



Afbeelding 2.8 Cruquiusbrug A, 1932 (bron: Beeldbank - Noord-Hollands Archief)



Afbeelding 2.10 nieuwe Cruquiusbrug B, 1971 (bron: Beeldbank - Noord-Hollands Archief)



2.2 Landschapskarakteristieken

Rondom de Cruquiusbrug zijn diverse landschappelijke structuren en functies gelegen. De kaart op de rechterpagina geeft de ruimtelijk meest kenmerkende structuren weer.

Gemaal Cruquius

Het belangrijke cultuurhistorisch monument nabij de brug is het stoomgemaal Cruquius. Het is één van de drie grote (stoom)gemalen die gebruikt zijn bij het droogmalen van de Haarlemmermeerpolder en staat symbool voor de Hollandsche wateringenieurskunst. Het is inmiddels aangemerkt als Werelderfgoed. Het gemaal is in de het dijklint ingepast en is daardoor prominent zichtbaar voor (weg)gebruikers langs de Provinciale weg, de Ringvaart en het recreatieve verkeer langs het dijklint. Een belangrijk onderdeel van het historische gemaal is het afwateringskanaal dat vanaf het gemaal de Haarlemmermeerpolder in stroomt. Het kanaal is een historisch overblijfsel dat de werking van het gemaal in het landschap toont. De oevers van dit kanaal hebben een hoge ecologische waarde door diversiteit vegetatie en natuurlijke gradiënten.

Dorp Cruquius

Direct aan de zuidzijde van de Cruquiusbrug grenst het dorp Cruquius. Het dorp is over een lange lengte opgezet als historisch bebouwingslint aan de Oude Kruisweg. Direct langs dit historische agrarische lint is een woonwijk gerealiseerd die bestaat uit moderne geschakelde en vrijstaande woningen langs de Spaarneweg. Aan de westzijde van het dorp is een Woonboulevard gelegen met daar direct ten noorden van bedrijventerreinen. Het nieuwbouw woongebied fungeert als schakel tussen beide. Het winkelboulevard samen met de aanwezige bedrijven zorgen voor duidelijk contrast tussen het kleinschalige dorpskarakter en grootschalige stedelijke voorzieningen en bedrijventerreinen.

Cruquiushoeve

Aan de westzijde van Cruquius, net voorbij de N201, ligt het epilepsiecentrum Cruquiushoeve. Het gebied kenmerkt zich door een parklandschap met lanen en bosstructuren met daarin laagbouw. Het totaal wordt door een groene bosrand omzoomd waardoor het vanuit in het aanzicht oogt als bosrijk gebied. Dit terrein van 56 hectare zal in de toekomst plaats bieden aan zorg-, woon- en onderwijsvoorzieningen van Stichting Epilepsie Instellingen Nederland (SEIN). Ook wordt het een nieuw woongebied met maximaal 1.000 woningen inclusief voorzieningen voor stadslandbouw en groene recreatie. Het woongebied zal Landgoed Wickevoort heten.

N201

De N201 wordt gekenmerkt door een intensief verkeerskundig gebruik. Op lokaal niveau zorgt de provinciale weg voor snelle ontsluiting tussen het bebouwde gebied van Heemstede en verderop in het gebied in zuidelijke richting met Hoofddorp. De ruimtelijke uitstraling van de weg wordt bepaald door zijn voorzieningen als verkeerslichten, verkeersborden en bewegwijzering, maar ook het verhard oppervlakte en berminrichting. Ter hoogte de brug over de Ringvaart komen de 'snelle' wereld van de N201 en de 'langzame' wereld van de Ringvaartzone bij elkaar. De brug faciliteert zowel het scheepvaartverkeer als het wegverkeer en staat recreatief gebruik, doorstroming van water en ecologische kwaliteiten van de Ringvaart niet in de weg.

Het oude slot Heemstede

Het landgoed dat het slot heeft vervangen is vandaag de dag goed zichtbaar in het landschap. Landschappelijke restanten van het slot zijn onderdeel geworden van de landgoedtuin en goed zichtbaar gemaakt in het landschap. Zo zijn de ringsloot en andere ondersteunende elementen nog zichtbaar. Het landgoed is vandaag de dag rondom ingericht met een boszoom met daarbinnen in gestrooide bomen.

Afbeelding 2.11 Landschappelijke karakteristieken rondom de Cruquiusbrug locatie



- LEGENDA**
- water
 - recreatieve fietsroute
 - groene bosrand
 - N201
 - vergezichten - open landschap
 - bebouwingslint
 - Cruquiusbrug

De Ringvaart

De Ringvaart heeft een belangrijke betekenis als boezemwater van de Haarlemmermeerpolder. Daarnaast wordt het water gebruikt als vaarverbinding voor de beroeps- en pleziervaart. De oevers en parallel lopende wegen en paden hebben enerzijds een ontsluitende functie voor woningen, maar ook een belangrijke recreatieve betekenis. De oevers en het water zijn daarnaast van betekenis als ecologische verbinding vanwege de groene en glooiende inrichting. Dit zorgt voor een landelijke en zachte uitstraling.

De Spaarne

Vanaf de Cruquiusbrug is het meanderende verloop van de historische rivier de Spaarne goed zichtbaar in het landschap. De Spaarne kenmerkt zich door natuurlijke oevers met opgaande beplanting. De aantakking van de rivier heeft een historische betekenis voor het Haarlemmermeer. Hier liep het Haarlemmermeer over in de Spaarne om verderop stroomafwaarts uit te stromen in het IJ. De verbinding met het IJ is rond de 13e eeuw ingedamd. Tegenwoordig is de Spaarne een zijarm van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Het water wordt gebruikt net zoals de Ringvaart gebruikt voor plezier en vrachtaart en vormt een aantrekkelijk vaargebied dat langs buitengebieden en verstedelijkte gebieden voert.

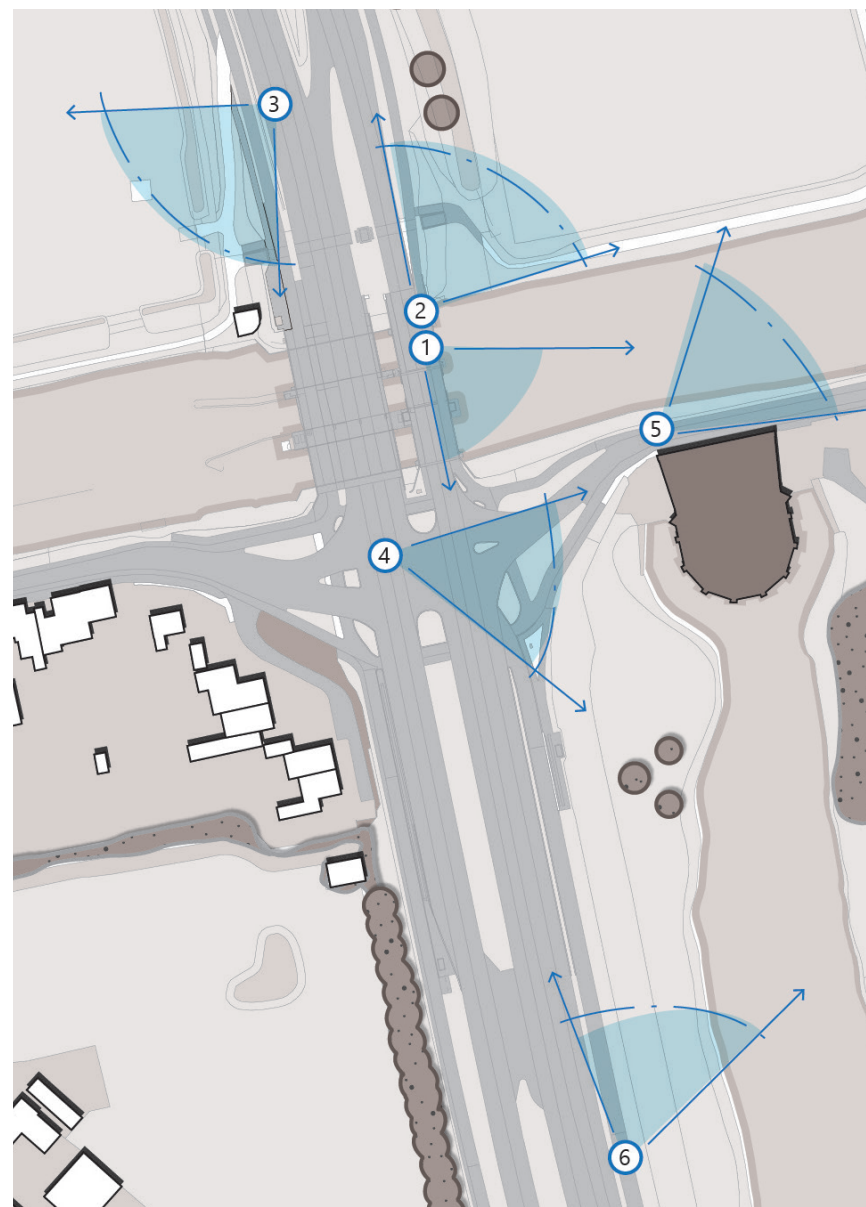
Polderlandschap Schalkwijk

In de noordelijke kijkrichting van Schalkwijk vanaf de Cruquiusbrug zijn lange zichtlijnen mogelijk over het veenweide landschap. Dit gebied kenmerkt zich door een vrij onregelmatige verkaveling. Daarin zijn boerderijen met erfbeplanting voorzien wat zorgt voor een fraaie dieptewerking.

Polderlandschap Haarlemmermeer

Het aanwezige agrarische landschap in het Haarlemmermeer kenmerkt zich door een schaalvergroting. Vooral in vergelijking met het kleinschalige historische landschap buiten de Haarlemmermeerpolder. Hier is door mechanisatie en ruilverkaveling een rationeel verkavelingspatroon ontstaan van een industriële schaalorde. Dit zorgt dat hier lange zichtlijnen zijn ontstaan met weinig opgaande elementen die het doorzicht blokkeren. In dit poldergebied zijn relatief meer en grotere industriële agrarische halen voorzien die deze landbouw bedrijven.

Afbeelding 2.12 Locaties van de genomen foto's



Afbeelding 2.13 Zicht naar het Cruquiusgemaal vanaf burg A (1)



Afbeelding 2.15 Zicht in de richting van de Ringvaart in westelijke richting (3)



Afbeelding 2.17 Zicht in de richting van de Spaarne over de Ringvaart (5)



Afbeelding 2.14 Zicht over het open landschap richting Schalkwijk (2)



Afbeelding 2.16 Zicht op het gemaal in de richting van het afwateringskanaal (4)



Afbeelding 2.18 Zicht naar het Cruquiusgemaal langs het afwateringskanaal (6)



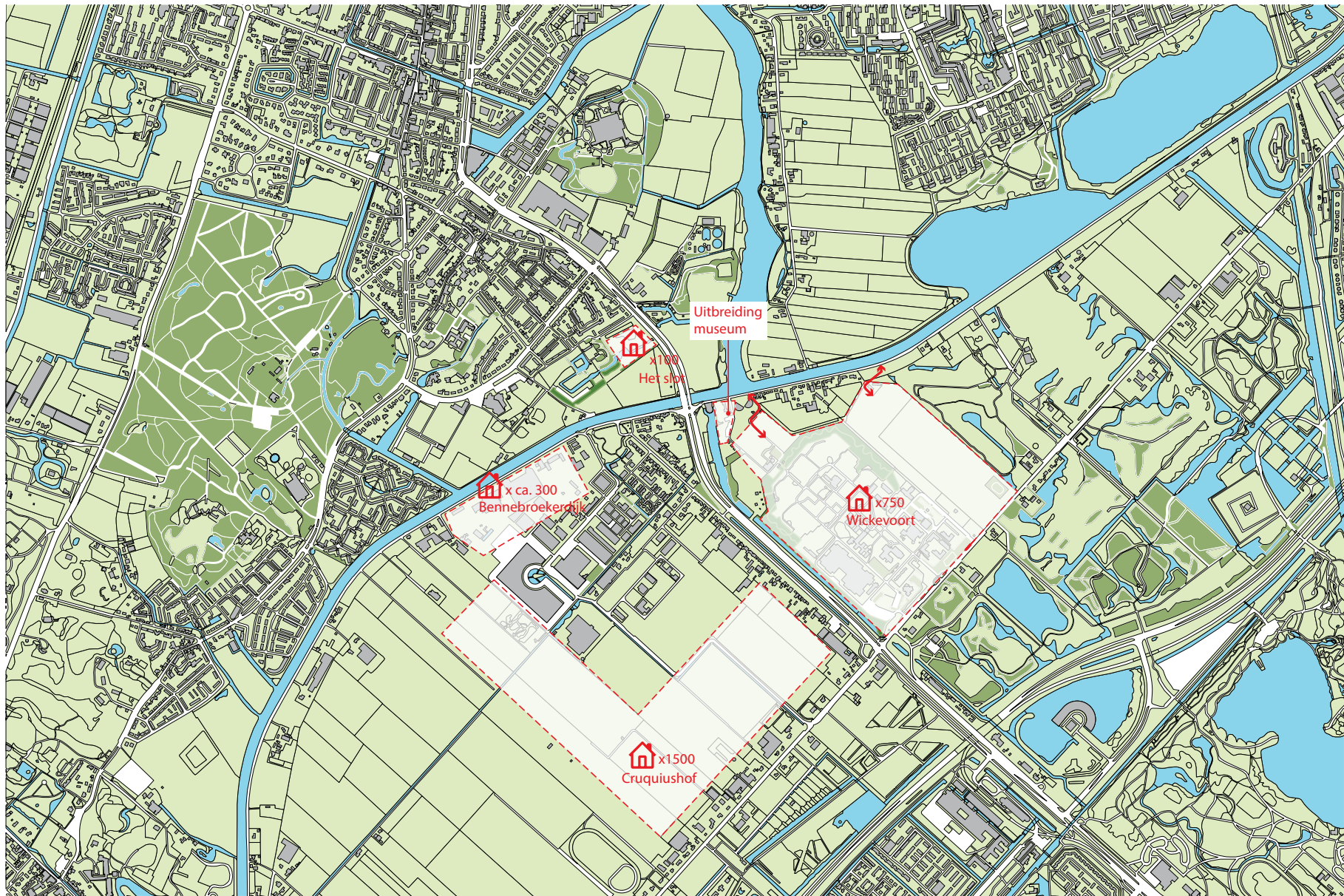
2.3 Autonome ontwikkelingen

In het gebied rondom de Cruquiusbrug zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen gaande en zijn er ontwikkellocaties voor woningbouw voor de komende 30 jaar benoemd. De ontwikkelingen worden in het kader van beeldkwaliteitsplan benoemd omdat deze het aanwezige ruimtelijke karakter wijzigen. Het karakteristieke landschap wordt omgezet naar bebouwing. Daarnaast zullen de ontwikkelingen zorgen voor een grotere infrastructurele druk in het gebied en de projectlocatie. De verwachting is dat recreatieve druk langs de ringdijk ook zal verhogen.

De kaart op de rechterpagina zijn de autonome ontwikkelingen op de kaart gevisualiseerd met hun plangrenzen. Het gaat om de volgende ontwikkelingen:

- realiseren van een fietsstraat in Heemstede;
- asfalteren voetpad om de aansluiting tunnel en fietpad te verbeteren
- aanleg woonwijk Slottuin (ontwikkeling van 100 woningen);
- uitbreiding Cruquius Museum met nieuwbouw ten zuiden van het gemaal;
- afsluiting woonboulevard Bennebroekerdijk. Dorp Cruquius blijft wel bereikbaar;
- ontwikkeling woonwijk Bennebroekerdijk van 250-300 woningen op het huidige bedrijventerrein;
- ontwikkeling van 750 woningen (woonwijk Wickevoort) verspreid over een periode van 2018-2024;
- woonwijk Cruquiushof/Cruquiushoeve: ontwikkeling van 1.500 woningen.

Afbeelding 2.19 Kaart met autonome ontwikkelingen in de omgeving van de projectlocatie



2.4 Bruggen aan de Ringvaart

Deze paragraaf doet een inventarisatie van de vaarroute gebonden kunstwerken langs de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder.

Deze ringvaart wordt meermaals gekruist door (weg)infrastructuur die zorgt voor (boven)lokale verbinding en ontsluiting. In dit geval zijn het de rijkswegen de A5, A4, A9 en de A44. Verder kruisen er een tweetal provinciale wegen de Ringvaart, namelijk de N201 en de N207. Op de rechterpagina is een kaart opgenomen met de Ringvaart, de kruisende infrastructuur en foto's van de betreffende bruggen gekoppeld aan hun specifieke locatie.

Per brug is het ontsluitingsniveau (rijks, provinciaal, lokaal of spoorweg) geïnterpreteerd en gekoppeld aan een cijfer (1 t/m 4). Ook is het type oeververbinding vastgelegd met de letter A, B, C of D (ophaalbrug, basculebrug, vaste brug of draaibrug).

Voor rijkswegen wordt voornamelijk gebruik gemaakt van een vaste verbinding (vaste brug), een aantal basculebruggen en één aquaduct (A4). De bruggen zijn op tamelijke hoogte aangelegd zodat de doorvaart minimaal wordt gestremd. Dit zorgt voor continuïteit van de doorstroming over water en weg.

Verder kent de Ringvaart een groot aantal ophaalbruggen. Dit type wordt vooral toegepast bij provinciale wegen, zoals de N201. Deze ophaalbruggen zijn op verschillende wijze uitgevoerd en gematerialiseerd. Dat geldt met name voor de beeldbepalende bovenbouw. Het belangrijkste onderscheid dat gemaakt kan worden is:

- de balanspriem met balanskist als één element is vormgegeven en ingeklemd is tussen de twee hameisteilen aan de brugranden (een portaalconstructie);
- een ophaalconstructie betreft waarbij de balanspriem en balastkist per hameisetil is vormgegeven en dus niet horizontaal met elkaar in verbinding is gebracht (losgekoppeld in dwarsrichting).

Opvallend is dat de uitvoeringswijze van de Cruquiusbrug A meermaals langs de Ringvaart terugkomt (portaalconstructie waarbij een horizontale koppeling is gemaakt tussen de beweegbare delen van de bovenbouw). Vergelijkbare bruggen zijn met een stippellijn om de foto benadrukt op de rechterpagina.

3

RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN

3.1 Ambitiedocument integraal ontwerp Cruquiusbrug

In een eerdere projectfase is door de provincie Noord-Holland een document opgesteld dat de basis vormt voor het integrale ontwerpproces. Dit ambitiedocument stelt een leidende gedachte van het ontwerp vast en schrijft architectonische en landschappelijke randvoorwaarden voor. Deze randvoorwaarden gaan in op de brug elementen, technische voorzieningen en groenstructuur. De eisen en wensen uit het ambitiedocument zijn doorvertaald naar dit beeldkwaliteitsplan en uitgewerkt in hoofdstuk 3.

‘Bij het (integrale) ontwerp van de brug zijn de locatie en de ruimtelijke context waarin deze zich bevindt van groot belang. Deze zullen in het ontwerp van de brug en de inrichting van de directe omgeving daarvan betrokken moeten worden.’

Deze leidende gedachte wordt vervolgens in het document verder uitgeschreven tot:

- ‘Bij het ontwerp van de brug en de inrichting van de directe omgeving dienen de betekenis en de kwaliteiten van het [Cruquius]gemaal te worden betrokken.’
- ‘Bij het ontwerp van de brug en de inrichting van de omgeving dient de geschiedenis van de brug te worden betrokken en dienen heldere argumenten te worden geformuleerd waarom er wel of niet aangesloten wordt bij deze bestaande brug(gen).’
- ‘In de vormgeving van de nieuwe brug en inrichting van de omgeving dienen deze punten te worden betrokken en tot uiting te komen.’ Met punten wordt hier gerefereerd aan de ruimtelijke contrasten in de omgeving, namelijk tussen vaarweg, recreatief en gemotoriseerd verkeer maar ook de verschillende landschapstypen.

3.2 Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018 (323 CROW)

Als naslag is de kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018 gebruikt van het CROW. De kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018 is een papieren publicaties met een overzicht van alle beeldmeetlatten, meetinstructies en definities. De kwaliteitscatalogus is gekoppeld aan de landelijke systematiek voor wegbeheer. Hierdoor kunnen de resultaten van de visuele inspectie van de wegverhardingen worden gepresenteerd in de beeldkwaliteitsniveaus A+, A, B, C en D.

3.3 ERBI Deel 2 Kunstwerken

Vanuit de Provincie Noord-Holland zijn richtlijnen vastgesteld voor infrastructurele objecten. Daarvoor is het document 'Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infra objecten' opgesteld. In hoofdstuk 9 paragraaf 11 (pagina 50) wordt een principe kleurschema voorgelegd voor kunstwerken binnen in de Provincie Noord Holland. Het schema is niet bindend en geeft leidende kleurstellingen en principes aan. Afwijkende kleuren dienen per project in overleg met opdrachtgever vastgesteld te worden.

Het schema geeft voor de verschillende onderdelen een principe, namelijk:

- hoofddraagconstructie;
- bovenbouw;
- leuningconstructies;
- stalen/houten remming- en geleidewerken;
- slagboominstallatie;
- landverkeer- en voorseinen;
- scheepvaartseinen;
- kelders en bedieningsinstrumenten;
- e.d.

3.4 Industrieel, Flexibel en Demontabel (IFD)

IFD staat voor Industrieel, Flexibel, Demontabel: werken met gestandaardiseerde raakvlakken die fabrieksmatig zijn geproduceerd, snel aangebracht kunnen worden en geschikt zijn voor hergebruik. Door de verbindingen tussen elementen van bijvoorbeeld een brug te standaardiseren wordt de bouw circulair, duurzaam en efficiënter.

Deze NTA (Nederlands Technische Afspraak), die ontwikkeld is onder leiding van NEN, is een uitwerking van het IFD gedachtengoed (Industrieel, Flexibel, Demontabel). De NTA, die de basis vormt voor het aanbesteden en bouwen van beweegbare bruggen en wordt de komende periode verder uitgewerkt. De de Cruquiusbrug wordt volgens het NTA gerealiseren om doelstellingen op het gebied van circulariteit te behalen.

3.5 Masterplan Cruquijslocatie

Het eerder opgestelde Masterplan vormt het vertrekpunt van dit beeldkwaliteitsplan. Daarin wordt een nieuwe ophaalbrug A samen met aanleg van een fietsonderdoorgang aan de Haarlemmermeerzijde voorgesteld. In het volgende hoofdstuk op afbeelding 4.1 is dit terug te zien op kaart.

Om de doorstroming en de (fiets-)verkeersveiligheid te vergroten is een fietsonderdoorgang bedacht. Dit zorgt dat verkeerstromen over de N201 en het fietspad elkaar conflictvrij kruisen.

De voorkeursvariant uit het Masterplan is het vervangen van brug A. Het ontwerp voorziet naast de 2x1 rijstrook, een fietspad en een voetpad langs de oostelijke zijde van de brug. Brug B wordt voorzien van groot onderhoud met een verwachte restlevensduur van 30 jaar. Brug A wordt gerealiseerd voor 100 jaar.

Mogelijke vergroting doorvaartbreedte

Voor de toekomstbestendigheid van de vaarweg wordt onderzocht om de doorvaartbreedte voor scheepvaart te vergroten van 8,5 m naar 11 m. Dat betekent dat de nieuwe brug A een langer beweegbaar deel zal krijgen. Dit heeft ook gevolgen voor de plaatsing van de onderbouw van de brug. Echter zullen bij een verbreding van de doorvaart van 8,5 naar 11 m de pijlers van brug A en B niet in lijn staan vanuit het aanzicht. Ook treedt hierdoor vernauwing op van het huidige doorstroomprofiel van de Ringvaart.

Recreatieve belevingswaarde

Het ontwerp van een fietsonderdoorgang biedt kansen om de recreatieve belevingswaarde langs het dijklint te versterken. Recreatief verkeer kan ongehinderd kruisen met de N201 wat bijdraagt aan een vlotte en doorgaande routing en krijgt een sterkere relatie met de aangelegen Ringvaart.

De beleving van het water, langs de recreatieve route, wordt door de verlaagde onderdoorgang versterkt. De gebruiker wordt namelijk dicht op het water getrokken waarbij de onderkant van de fietsbak zich net onder de waterstand bevindt. Deze ingreep versterkt de visuele relatie met het Cruquijsgemaal en de omgeving. Dit sluit direct aan bij de 'visie Ringdijk en Ringvaart' van de gemeente Haarlemmermeer.

In deze variant is de sociale veiligheid en vooral aantrekkelijkheid van de fietsonderdoorgang belangrijk. Hellingsbanen op de brug, langs de oevers, dienen comfortabel en verkeersveilig te zijn. Daarnaast moet er aandacht zijn voor doorstroming van het water voor recreatievaart.

3.6 Innovatieve ambities

Het project Cruquiusbrug is een bijzonder project voor de provincie Noord-Holland (PNH). Voor de vervangings- en onderhoudsopgave zijn ambities gesteld op het gebied van circulariteit, energie, onderhoud en het beperken van overlast. Tevens is een wens om de mogelijkheden tot standaardisatie te onderzoeken voor toekomstige projecten waarin een soortgelijke vervangingsopgave speelt.

De ambities van de provincie komen voort uit nationale doelstellingen, zowel op het gebied van energie als van circulaire economie. Allereerst wil Nederland toe naar een klimaatneutrale economie in 2050, waarbij de CO₂-emissies in 2030 met 49 % zijn verminderd. Om toe te werken naar deze doelstelling wil de Cruquiusbrug meer duurzame energie opwekken dan het zelf gebruikt: energiepositief, oftewel een 'plus op de meter'.

Energieneutraal

Onder energieneutraliteit voor de Cruquiusbrug wordt verstaan: de duurzame energieopwekking van de objecten (brug A + B + fietsonderdoorgang) in een seizoen is minimaal gelijk aan het energieverbruik in dat seizoen. Ten grondslag ligt het Witteveen+Bos Duurzame Ontwerp Principe 'Trias Energetica': bespaar zoveel mogelijk op energieverbruik, zet maximaal in op duurzame energieopwekking, en gebruik de resterende fossiele bronnen zo efficiënt mogelijk.

Circulair

Een circulaire brug gaat uit van minimalisatie van gebruik van primaire grondstoffen en de milieu-impact van de toegepaste materialen en kent een toekomstbestendig en aanpasbaar ontwerp waarbij na einde van de functionele levensduur alle elementen en materialen hoogwaardig herbruikbaar zijn en er geen (rest)afval ontstaat.

Afbeelding 4.1 Visiekaart Cruquiusbruglocatie



Legenda

- Zichtlijn
- Bestaande boom
- Groenstructuur
- Fietsroute
- Kappen boom
- Waardevol ecologisch inrichten

Ringvaart

4

RUIMTELIJKE VISIE EN UITWERKING

Dit hoofdstuk start met een overkoepelende integrale ruimtelijke visie. Vervolgens worden afzonderlijke (deel)visies beschreven voor de verschillende bouwwerken - Cruquiusbrug A en de fietsonderdoorgang - en het landschap. Dit vormt een ruimtelijk kwaliteitskader waaruit nadere ontwerpkeuzes inzichtelijk, herleidbaar en toetsbaar zijn op conceptueel niveau.

Deze visies worden vertaald naar concrete en specifieke ontwerpprincipes en inrichtingsmaatregelen per bouwwerk met bouwelementen en de landschapstructuren. Voor de Cruquiusbrug wordt uitgesplitst in de bovenbouw, onderbouw, brugdek etc. Op deze wijze wordt de ruimtelijke kwaliteit uitgewerkt van grof naar fijn en van conceptueel tot concreet.

4.1 Visie

4.1.1 Overkoepelende ruimtelijke visie

Het ontwerp van de kunstwerken en inrichting van de Cruquiusplanlocatie zorgt voor rust in het beeld en reageert zorgvuldig op de omgevingskenmerken.

Het gebied rondom de Cruquiusbrug kenmerkt zich door een verscheidenheid aan contrasterende ruimtelijke structuren en objecten, de vaarweg, de historische en industriële poldergebieden, de diversiteit aan bebouwing (appartement, boerderijen, woonboulevard, lintbebouwing e.d.) de waterlinie, het dijklint en het Cruquiusgemaal. In het plangebied komen verschillende verkeerstromen over het water en land samen en kruisen elkaar hier. De beroeps- en recreatievaart over de Ringvaart, lokaal recreatief verkeer over het dijklint en gemotoriseerd verkeer over de Provinciale N-weg. Het plangebied

heeft een hoge mobiliteitsactiviteit en gaat samen met een grote afwisseling van diverse ruimtelijke structuren binnen een korte afstand.

In de komende jaren wordt het omliggende gebied verstedelijkt. Dit zal indirect bijdragen aan de verkeersdrukte en het stedelijke karakter versterken. Om daarom bij te dragen aan de beleving van de aanwezige landschappelijke structuren en het directe verkeersoverzicht op de planlocatie is het van belang rust in het beeld tot stand te brengen door een integraal geheel met de omgeving te realiseren. Dit wordt bereikt door aan te sluiten op de aanwezige ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten en dit hand in hand te laten gaan met een transparante, eenduidige, zorgvuldige en minimaal gedimensioneerde vormgeving van de kunstwerken en openbare inrichting. Dit ondersteunt het verkeerskundige overzicht op locatie en borgt de beleving van het landschap en cultuurhistorische elementen.

het historische Cruquiusgemaal is een icoon en herkenningspunt. De inrichting van de omgeving en de vormgeving van de Cruquiusbruggen en de fietsonderdoorgang zijn daarom ondergeschikt aan het gemaal om de beleving daarvan te borgen. Een contrasterende vormgeving van de kunstwerken en zichtverstoring is niet wenselijk.

4.1.2 Visie Cruquiusbrug

Het ontwerp van de Cruquiusbrug is samenhangend, zorgvuldig, transparant, eenvoudig en eigentijds.

Om samenhang te realiseren van de Cruquiusbruggen wordt een ophaalbrugconstructie gekozen. Daarmee wordt ruimtelijk aangesloten op de te behouden brug B en tegelijkertijd op de bredere typologische reeks ophaalbruggen over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Dit borgt op de planlocatie een eenduidig beeld voor de gehele restlevensduur van de brug B, namelijk 30 jaar. Verder sluit dit aan op de grotere reeks ophaalbruggen over de Ringvaart. De bovenbouw wordt uitgevoerd in twee balanskisten (en priemen), dus een losgekoppelde balanspoort met hameistijlen.

Ruimtelijk accent door de bovenbouw

Een ophaalbrug heeft door de opgaande bovenbouw een ruimtelijke poortwerking voor de weggebruiker. De bovenbouw communiceert de overgang en begrenzing tussen de verschillende landschappelijke gebieden, namelijk de Haarlemmermeerpolder of het poldergebied van Heemstede. Deze ruimtelijke accent komt van oudsher veelvuldig voor in de historische poldergebieden, en met name in Noord-Holland. Daar zijn ophaalbruggen in het vlakke landschap oriëntatie- en herkenningspunten.

Eenvoudige eigentijdse bovenbouw

De bovenbouw wordt eigentijds uitgevoerd en doet recht aan de bestaande brug en de historische context van het plangebied (met name het Cruquiusgemaal, dijklint en de ringvaart). Dit wordt bereikt door een robuust ontwerp van de bovenconstructie als duidelijke compositie van eenvoudige volumes. Dit past bij de vermodernisering van de Cruquiusbrug door de tijd heen, namelijk van een bovenbouw opgebouwd uit samengestelde plaalementen met verschillende schuinstanden tot een hedendaagse en eenvoudig constructie. De bovenbouw van de bruggen zijn niet identiek maar vertonen wel samenhang en spreken eenzelfde vormtaal.

Doorzichten en transparantie

Draag bij aan de rust in het beeld door de boven- en onderbouw van beide bruggen, in het aanzicht, zoveel mogelijk op elkaar uit te lijnen. Zichtvlakken vanuit de omgeving en vanaf de vaarweg worden daardoor verminderd.

Balanspriemen en hameistijlen staan in één lijn zodat een rommelige aanblik wordt vermeden. De plaatsing van de hameistijlen en de hoogte is in maat(voering) afgestemd op de bestaande en te behouden brug. Dit geldt ook voor de balanskisten en -priemen en onderbouw. De onderbouw staat zoveel mogelijk in één lijn zodat een ondoorbroken doorzichtprofiel wordt gerealiseerd van oever tot oever in de vaarrichting. Dit principe geldt tevens ook voor de brugdekken, deze krijgen een vergelijkbare dimensionering en worden op nagenoeg dezelfde hoogte aangelegd.

Integrale en doorlopende vormgeving bouwelementen

Het brug aanzicht heeft een duidelijke doorgaande horizontale verschijningsvorm die de overspanningslengte over de Ringvaart benadrukt. Dit wordt bereikt door horizontale lijnen van de bouwelementen door te zetten en verspringingen te vermijden. Naden en randen sluiten op elkaar aan.

Het brugdek en leuningwerk worden als één integraal geheel ontworpen. Ook worden de spijlen uitgelijnd met rand van de brug, waardoor zichtvlakken in elkaar doorlopen. Dit zorgt voor een rustig aanbeeld. Verder is de brugrand over de hele lengte van overspanning gelijk in maat en materiaal. De brugrand van het val is dus identiek aan die van de aanbruggen.

4.1.3 Visie fietsonderdoorgang

De fietsonderdoorgang is herkenbaar, transparant, aantrekkelijk en sociaal veilig ontworpen. Over de langere lijn van de fietsroute sluit deze aan in maatvoering, materialisering en kleurstelling van het profiel.

Door de onderdoorgang transparant, eenvoudig en zorgvuldig vorm te geven wordt het doorzicht in de richting van het historische Cruquiusgemaal en de Ringvaart geborgd en versterkt. Transparantie wordt vooral bereikt door het beperken van materiaalgebruik. Dit is vooral van belang voor het leuningwerk. Ondersteunende constructieve elementen worden zo veel mogelijk uit het zicht geplaatst.

In het ontwerp wordt de vloeiende bocht benadrukt in de vormgeving van de leuning. Deze wordt onder een schuinstand geplaatst om de bochtstraat te benadrukken. Dit zorgt dat de doorgaande route herkenbaar wordt en tegelijkertijd een aantrekkelijk karakter krijgt.

Voor de sociale veiligheid worden armaturen kwalitatief geïntegreerd met de bouwelementen en vallen daarin weg (geen verspringen of naderhand op geplaatste volumes) zodat het geheel eenduidig oogt. Dit wordt bereikt door een zorgvuldige detaillering en afwerking.

Verder is de vormgeving eenvoudig door duidelijke volumewerking maar tegelijkertijd wel hoogwaardig in de opzet en afwerking. Dit wordt bereikt door bouwelementen integraal vorm te geven en op elkaar uit te lijnen in het aanzicht door middel van een goede plaatsing. Denk hierbij aan de reling die vloeiend overloopt in de bakconstructie.

4.1.4 Ontwerpvisie landschap

Versterk de continuïteit van landschappelijke structuren en zorg voor een locatie specifieke inrichting die de historische context ondersteunt.

Continuïteit Ringvaart versterken

Versterk de continuïteit van de Ringvaart door de oeverkenmerken (maatvoering en bekleding) naar en onder de Cruquiusbrug door te trekken. Trek de maatvoering onder de brug door en sluit in de omgeving aan in materialisatie, door toepassing van de beschoeiing, talud en vegetatiekeuze. Dit zorgt voor continuïteit over de lange lengte van de Ringvaart en borgt continue

doorzichten voor vaarverkeer.

Aan de noordzijde worden de oevers flauw en natuurvriendelijk ingericht. Met deze inrichting wordt het aanwezige ecologische lint (dat onderdeel is van een groter NNN-netwerk) geborgd. Deze natuuroevers worden vloeiend aangesloten op de ondertaluds van de Cruquiusbrug. De ondertaluds (onder het brugdek) worden gecombineerd met een loopplank of richel zodat grondgeboden zoogdieren, zoals kleine marters, ongehinderd de provinciale weg kunnen kruisen.

Versterken laanstructuur N201

Ongeveer 600 meter ten zuiden van Cruquiusbrug dient de doorgaande laanstructuur versterkt te worden door het vullen van gaten. Het gaat hier om wegbegeleidende beplanting tussen de N201 en Kruisweg. Het is wenselijk de eventuele compensatieverplichting vanuit de Cruquiusopgave hier te voldoen. Door hier aan te planten wordt ruimtelijke continuïteit van de laanstructuur langs de provinciale weg versterkt samen met de verkeersgeleidende functie. Tegelijkertijd ontleent het groen het zicht vanaf de lintbebouwing op het verkeer aan de N201.

Zichtversterking historisch Cruquiusgemaal en polderlandschap

Versterk het zicht vanaf de N201 en de Cruquiusbrug op de omgeving, het Cruquiusgemaal en het polderlandschap. Zorg voor vrij zicht op het open landschap in de richting van Schalkwijk, de Ringvaart en het historische Cruquiusgemaal. Om dit te bereiken wordt de groen ingerichte lus (de twee iepen inclusief onder begroeiing) gerooid en afgevoerd. Hiervoor in de plaats wordt een kruiden- en bloemenrijke inrichting teruggebracht met ecologische waarde voor insecten. Vanwege de verkeerskundige aanpassingen aan de N201 worden aan de Heemstede zijde vijf Canadese populieren gerooid. Om het zicht op het open landschap te versterken wordt de compensatie op de hiervoor beschreven locatie langs de N201 gedaan.

Kwaliteitsimpuls bermen

Versterk de landschappelijke inrichting tussen de buitenberm van N201 en het historische afwateringskanaal. Richt de zone waar het fietspad wordt afgewaardeerd in met een kruidenrijk grasland dat aansluit op de inrichting aan het historische afwateringskanaal. Op deze manier ontstaat een groter aaneengesloten ecologisch interessant gebied.

4.2 Uitwerking Cruquiusbrug A

In deze paragraaf wordt de visie uitgewerkt in concrete eisen en maatregelen per bouwelement:

Duurzaamheid en innovatie

- energie-opwekking dient bij voorkeur geïntegreerd te zijn in de vormgeving van de bouwelementen van de brug. Paragraaf 4.5 'ruimtelijke kwaliteit, energie en circulariteit' gaat hier uitgebreider op in.

Bovenbouw Cruquiusbrug A

- de Cruquiusbrug A wordt uitgevoerd als een ophaalbrug;
- de bovenbouw (hameistijl) heeft een eenvoudige en hoogkwalitatieve afwerking. Dat wil zeggen dat het oppervlakte wit is, een gladde, effen afwerking heeft met weinig tot geen zichtbare naden;
- de dimensionering van de bovenbouw is slank om zicht te waarborgen naar de omgeving toe;
- in het aanzicht vanaf de vaarweg worden de bovenbouw van de afzonderlijke bruggen (hameistijl en balanspriem en balastkisten) zo veel mogelijk met elkaar uitgelijnd. De voorzijde van de balanspriemen van de bruggen A en B zijn in het aanzicht exact op elkaar uitgelijnd. Dit beperkt de zichtverstoring van en naar omgeving;
- de vormgeving van de bovenbouw bestaat uit eenvoudige en leesbare vormtaal en is gebaseerd op de bestaande brug B. Dit draagt bij aan een rustig beeld. De hameistijl is uitgevoerd als één eenvoudig volume. Grote verspringen, schuinstand en versmallingen zijn niet toegestaan;
- de hameistijlen zijn samenhangend in de vormgeving met de balanspriem en balastkist;
- de contragewichten/balastkist is integraal vormgegeven met de balanspriem waardoor deze een eenduidige verschijningsvorm hebben. De mechanische elementen zijn geïntegreerd in de hoofdvorm;
- de bovenbouw is robuust vormgegeven en heeft een duidelijke volumewerking;
- om de herkenbaarheid van de plek en historische context uit te dragen wordt de naam "Cruquiusbrug" in de bovenbouw op kwalitatieve wijze geïntegreerd. Dit wordt integraal gedaan in het materiaal, bijvoorbeeld gefreesde in staal. Een opgeschroefde plaat is niet toegestaan.

Onderbouw

- de tussensteunpunten zijn in het zijzicht over het water zo veel mogelijk uitgelijnd met de te behouden brug B;
- de ondertaluds van de nieuwe brug A zijn over de lengte van de doorvaart uitgelijnd (in hoogte en breedte) met de bestaande brug B zodat geen zichtverstoring ontstaat. Het hellingspercentage van de ondertaluds is gelijk over de hele dwarslengte van de brug. Hierdoor ontstaat eenduidig doorzichtprofiel;
- het materiaal dat voor de afwerking van de ondertaluds (direct onder de brug) gebruikt is vrij te kiezen zolang dit wel circulair is;
- de afwerking van de pijlers is hoogkwalitatief en eenvoudig. Het oppervlakte is effen, vertoont weinig oppervlakteruwheid, heeft weinig tot geen zichtbare naden en is in een lichte kleurstelling uitgevoerd.

Brugdek en leuning

- het brugdek wordt integraal, in samenhang met benodigde hekwerken vormgegeven. Zorg dat het hekwerk uitgelijnd is met de brugrand in het dwarsprofiel door middel van plaatsing;
- zorg voor eenheid van de hekwerken tussen brug A en B. Maak gebruik van het vereiste hekwerk vanuit de Provincie, conform ERBI. De plaatsing van de spijlen en de hoogte van de reling van beide bruggen wordt in het zijaanzicht exact op elkaar uitgelijnd;
- de brugrand heeft over de gehele overspanningslengte een uniforme maatvoering en afwerking wat zorgt voor een doorgaand horizontaal lijnenspel. De randhoogte(n) van de niet beweegbare brugdelen zijn horizontaal uitgelijnd met het beweegbare deel zodat een doorlopende lijnenspel ontstaat;
- het ondervlak van het beweegbare deel dient te worden beschouwd als een 'in het zicht komende gevel' en dient zorgvuldig te worden ontworpen, afgewerkt en gedetailleerd. Zorg dat de onderzijde van de brug met de vormgeving aansluit op de brugranden en daarin overloopt. Stem de kleurstelling van de onderzijde af op de brugranden;
- het gehele bovenkant brugdek is a-niveau uitgevoerd zodat fietspad en rijbaan op gelijke hoogte liggen.

Voorzieningen brug en vaarwegverkeer

- integreer de technische voorzieningen voor vaarwegverkeer zoveel mogelijk met elkaar. Zorg onder andere dat verlichting, voorwaarschuwingen, remmingswerken, schampkanten, peilschalen en andere onderdelen geïntegreerd worden met elkaar en eventueel zoveel mogelijk geclusterd. Dit voorkomt een rommelige aanblik;
- hetzelfde geldt voor het beeld vanaf de weg: zoveel mogelijk integratie van verlichting, verkeerslichten, verkeersborden etc. binnen de normen die er zijn voor de inrichting van de weg. Deze voorzieningen verstoren het zicht op de brug zo min mogelijk;
- het gebruik van weg- en brugverlichting dient eenduidig te zijn. Lichtmasten en armaturen dienen van eenzelfde fabricaat en type te zijn over de langere lengte van de N201. Verlichtingsarmaturen dienen op gelijkmatige afstand van elkaar te staan en te worden afgestemd op de wegverlichting (i.o.m. de gemeente);
- de plaatsing van de slagbomen e.d. heeft niet een extra balkon(constructie) aan het brugdek tot gevolg. Slagbomen worden bij voorkeur in de hoofdvorm van het dek geïntegreerd of geplaatst. Als toch een balkon of console gebruikt wordt dan is deze van een ander materiaal dan het dek;
- schakelkasten en bestuurskasten voor de installaties worden in de brugkelder opgenomen;
- stem de plaatsing van de slagbomen van beide bruggen op elkaar af. Deze staan zo veel mogelijk in één lijn in het aanzicht vanaf de vaarweg. Dit voorkomt een rommelig beeld;
- de continuïteit van het natuurlint wordt verbeterd door onderlangs aan de noordoeverzijde een looprichel in te passen. Dit borgt de ecologische uitwisseling voor grondgebonden dieren langs de oever;
- toegang tot de kelder wordt uitgevoerd met een stalen transparante constructie. Maak gebruik van staalroosters voor de loopvlakken en slank vormgegeven reling en stijlen voor de valbeveiliging.

Verlengen van de onderdoorgang

- bij het verlengen van de onderdoorgang aan de Heemstede zijde wordt het bestaande doorgangprofiel doorgetrokken;
- het centrale lichtgat behouden vanwege sociale veiligheid.

4.3 Uitwerking fietsonderdoorgang

Onderbouw

- gebruik voor de onderbouw een centrale middenpijler in het dwarsprofiel van de fietsonderdoorgang. Dit zorgt voor minimale zichtbaarheid vanuit de omgeving (vooral water);
- het gebruik van (eventueel) zichtbare pijlers is spaarzaam over de lengterichting van de onderdoorgang. Een "bos" van pijlers als onderbouw van de fietsonderdoorgang is onwenselijk vanwege de zichtverstoring. Per overspanning in de lengterichting gebruik maken van één steunpunt.

Brug en reling

- de brugrand en de reling integraal vormgeven, dat wil zeggen deze lopen in elkaar over en zijn onder dezelfde hoek geplaatst. De reling is direct aan de rand van het brugdek geplaatst;
- de onderdoorgang is a-niveau ingericht zonder verhogingen ter scheiding van voet- en fietspad. Mogelijke verkeerskundige scheidingen worden bereikt door toon- en materiaalverschillen van het dek;
- maak gebruik van een slanke reling. Het deel van de valbeveiliging boven beschermde waterhoogte is transparant en hoogkwalitatief uitgevoerd;
- de aansluiting tussen brugrand en leuningwerk is zorgvuldig gedetailleerd en uit het directe zicht van het langzame verkeer;
- de rijrichting van de onderdoorgang wordt benadrukt door de handreling van de onderdoorgang. Deze is in maatvoering aangezet en is eventueel geïntegreerd met verlichtingselementen;
- het gebruik van spijlen is spaarzaam over de lengterichting. De afstand tussen opeenvolgende spijlen is ruim gemaatvoerd, tussen de 2 en 3 meter. Tussen de spijlen en handreling wordt gebruik gemaakt van zo een transparant mogelijke materialisering, zoals gespannen staaldraad;
- de bovenkant van het leuningwerk heeft ten opzichte van de bovenkant brugdek een constante hoogte over de lengte van de onderdoorgang. Terwijl de hoogte van de dichte waterkerende constructie varieert over de lengte van de onderdoorgang conform eisen vanuit waterveiligheid.

Voorzieningen

- verlichtingselementen zijn geïntegreerd met de aanwezige vormgeving, zoals de brugrand en/of reling. Dat betekent dat het toevoegen van verlichtingselementen en armaturen niet mag leiden tot nieuwe uitstekende vormen.

4.4 Uitwerking landschappelijke inrichting

Landschappelijke inrichting Heemstede zijde (noordelijk van Cruquius)

- de te kappen Canadese populieren aan de Heemstedezijde compenseren afhankelijk van de lokale wet- en regelgeving. Raadpleeg voor meer informatie de boominventarisatie. Eventuele herplant wordt op landschappelijk verantwoorde wijze gedaan door bestaande laanstructuur te vullen. Doe dit in de buitenberm van de N201 gelegen aan de historische vaart langs de Oude Kruisweg (zie afbeelding compensatie). Dicht het gat in de laan door aanplant met een soortensamenstelling passend bij de laan met een stamdikte van minimaal 25 cm (kies voor onder ander een berk, zomereik of zwarte els);
- het hoogteverschil tussen de N201 en fietspad met de omgeving wordt opgelost met een flauw grastalud. Het gebruik van een verticale kering (damwanden en betonnen constructies) om het hoogteverschil op te lossen is hier niet toegestaan vanwege het historische en groene karakter van de omgeving.

Inrichting Ringdijk, oevers en omgeving

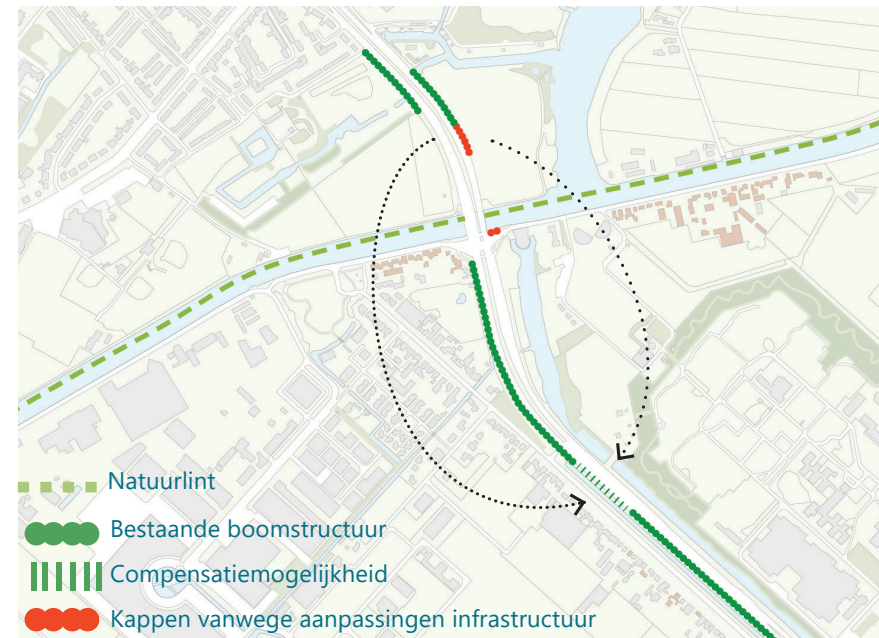
- rooi en voer de twee iepen inclusief onderbegroeiing (struweel) af, in de oksel van de Cruquiusbruglocatie, tussen Ringvaart en fietspad aan de zuidoostzijde. Dit versterkt de zichtrelatie naar het Cruquiusgemaal. Richt deze zone in als een natuurlijk grasland met gebiedseigen kruiden en bloemen met een ecologische waarde voor insecten, vogels en andere dieren;
- de terugplant van de gekapte iepen dient ook plaats te vinden langs de vaart van de Kruisweg. Kies bij de terugplant voor een boom die past bij de soortensamenstelling van de laan. Kies voor een stamdikte van minimaal 25 cm (berk, zomereik of zwarte els);
- met de herinrichting van het fietspad dient de zuidoever doorgetrokken te worden in de richting van de Cruquisbrug. Het grastalud sluit aan op de aanlandingen van de Cruquiusbrug en gaat daar vloeiend in over. Het hellingspercentage en de inrichting is over de gehele lengte van de zuidoever uniform gekozen. Kies voor een grasrijke inrichting;
- de inrichting en maatvoering van de noordelijke oevers sluiten aan op kenmerken van het aanwezige doorgaande natuurlint (onderdeel NNN-netwerk). Pas hier een natuurvriendelijke oever met flauw talud waarop rijke oevervegetatie kan ontstaan met een hoge ecologische waarde;

- laat de oever vloeiend aansluiten op de ondertaluds van de brug. Aan de onderzijde van de brug wordt een looprichel of -plank voorzien. Deze sluit aan op het natuurlint om de passeerbaarheid voor grondgebonden fauna mogelijk te maken.

Berminrichting N201, historisch afwateringskanaal

- voor de inrichting tussen de buitenberm van de provinciale weg en het afwateringskanaal wordt aangesloten op de aanwezige struweelvegetatie die bestaat uit gewone braam, door deze ruimte te geven. Doe dit op de locatie waar het fietspad wordt afgewaardeerd;
- de berminrichting dient aan te sluiten op de kwaliteiten van de omgeving. De ecologische waarde van de bermen voor insecten en andere fauna kan worden versterkt door de ontwikkeling van soortenrijke en gebiedseigen struweelvegetaties en kruiden en bloemrijk grasland. Zorg dat op locaties waar de berm wordt heringericht een kruidenrijk grasland tot ontwikkeling kan komen.

Afbeelding 4.2 Compensatiemogelijkheden langs de N201.



4.5 Ruimtelijke kwaliteit & innovatieve ambities

In deze paragraaf worden de vastgestelde innovatieve ambities tegenover ruimtelijke kwaliteit gezet. Daaruit zijn richtlijnen en aanbevelingen geformuleerd.

Energieopwekking geïntegreerd met bouwelementen

Vanuit ruimtelijke kwaliteit is het de wens energieopwekking te integreren met bouwelementen van de ophaalbrug. Dit kan bijvoorbeeld door zonnepanelen op de bovenzijde te plaatsen van de balanspriemen en balastkisten. Hierbij dienen de panelen door de vormgeving onderdeel uit te maken van de hoofdvorm. Dit zorgt dat het geheel een samenhangende uitstraling krijgt en er wordt verrommeling vermeden. Het functioneren van de brug dient hierbij niet beperkt te worden.

Energieopwekking in de brugomgeving

Voor de lokale energieopwekking rondom de projectomgeving zijn wind- en zonne-energie technisch kansrijk. Vanuit ruimtelijke kwaliteit geldt aanvullend: dat in beide gevallen de landschappelijke kwaliteit en beleving niet aangetast dient te worden. Het aangrenzende landschap bestaat voornamelijk uit open velden met lange zichtlijnen.

Opgaande (solitaire) windturbines zijn landschappelijke niet wenselijk. Door de opvallend hoge maat belemmeren deze het doorgaande zicht en doen afbreuk aan het lokale kleinschalige landschappelijke karakter.

Losse zonnevelden, op maaiveldhoogte, rondom de Cruquiusbruglocatie zijn niet gewenst vanwege de landschappelijke verrommeling die hierbij ontstaat. Vanuit beveiliging en vandalisme zal een zonneveld gecombineerd worden met een afscherming (hekwerk) en aanvullende ondersteunende voorzieningen.

De ruimtelijke voorkeur is om opwekking van zonne-energie te combineren met de daken van bestaande bebouwing of toekomstige ontwikkelingen. Dit zorgt dat de panelen wegvallen uit het zicht en geïntegreerd worden met lokale architectuur. Momenteel is het aanwezige brugwachtershuisje (nummer 1) op de noordoever daarvoor kansrijk. Zie afbeelding 4.3.

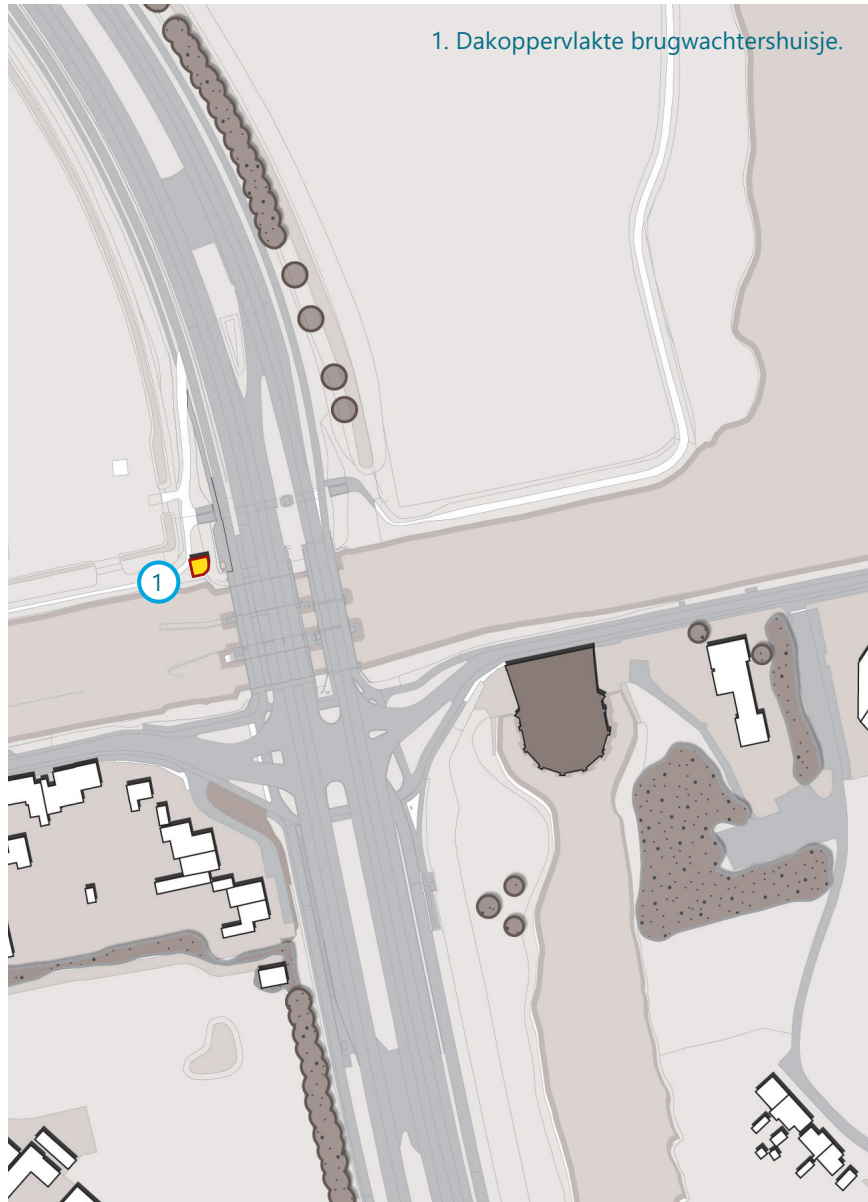
Circulariteit

De provincie Noord-Holland heeft met de ontwikkeling van IFD-bouwen een belangrijke stap gezet richting standaardisatie (door modulair bouwen) en geeft daarmee prioriteit aan hoogwaardig hergebruik in de toekomst. Het document 'uitwerken ambities uit projectdoelstellingen' gaat hier uitgebreid op in.

Uit de analyse van hergebruik zijn een aantal bouw-elementen aangewezen die mogelijk hergebruikt kunnen worden in het nieuwe ontwerp. Dit document maakt een koppeling naar mogelijke toekomstige gebruik vanuit ruimtelijke kwaliteit binnen de contouren van het plangebied. De volgende oplossingen worden als kansrijk geacht:

- natuursteen van brugpijlers (brug A) hergebruiken voor de ondertaluds van de nieuw aan te leggen brug;
- scheepvaart- en landverkeerseinen hergebruiken met een identieke functie.

Afbeelding 4.3 Ruimtelijke kansrijke locatie voor opwekking zonne-energie





BIJLAGE: REACTIE OP ADVIES WELSTANDBIJEENKOMST

14	Overige adviesaanvragen	Aantal voorgaande behandelingen: 0
190083	<p>Bouwadres Soort bouwwerk Omschrijving Aanvrager Welstandsnota Code gemeente Bestemmingsplan</p>	<p>Cruquiusbrug te Cruquius Bijzonder (openbaar) bouwwerk Nieuwe brug bouwen en onderhoud andere brug Witteveen+Bos Regulier regime 13. Anders</p>
	<p>Bevindingen 03-04-2019</p>	<p>Het gaat om een collegiaal overleg betreffende de bouw van een nieuwe brug ter vervanging van een bestaande. De polderarchitect van de gemeente, de projectmanager voor de provincie, de omgevingsmanager en de architect zijn aanwezig voor een toelichting van het plan.</p> <p>De architect licht het toe aan de hand van een beeldpresentatie. Er bestaat een masterplan. De bestaande brug (A): wordt vervangen door een brug met 2x1 rijstrook incl voet en fietsstrook aan de oostzijde. De doorvaarbreedte wordt verruimd. De restduur van brug B is 30 jaar. Deze krijgt alleen onderhoud. De nieuwe brug moet zelfvoorzienend zijn en 100 jaar meegaan. Er is een ambitiesdocument door Provincie opgesteld met randvoorwaarden. De architect heeft de historie en de context van de bruggen bekeken: Brug A en brug B zijn in verschillende tijden gemaakt en zijn daardoor ook verschillend in uiterlijk. Er is gekeken naar verschillende bruggen in de Haarlemmermeer aan de Ringvaart aan provinciale wegen en rijkswegen. Het gaat voornamelijk om witte ophaalbruggen. De landschapskenmerken zijn ook meegenomen: vanuit de brug zijn verschillende structuren waarneembaar, van open groen naar verstedelijkt gebied. En er staat het Cruquiusgemaal. Er zijn ook ontwikkelingen van het groene gebied op komst. Dit zal tot meer verkeersbewegingen leiden.</p> <p>Er is een integrale ruimtelijke visie met specificaties per bouwelement gemaakt die als voorwaarden dienen voor uitvoerder. De brug moet rust in de omgeving creëren met ingrepen van eenvoud en aansluiting op de omgeving. Het ontwerp van de brug is samenhangend, zorgvuldig, transparant, eenvoudig en modern vormgegeven passend bij de context. Deze termen worden in het document verder toegelicht. Fietsonderdoorgang: herkenbaar, transparant, aantrekkelijk en sociaal veilig ontworpen. Fietsbeleving langs de vaart is belangrijk. Landschappelijke inrichting: historische context ondersteunen en de landschappelijke structuren continueren. Groen dat wordt verwijderd kan weer gecompenseerd worden.</p>

		<p>Er zijn geen referentiebeelden. Wel is tekstueel vastgelegd welke voorwaarden er gesteld zijn. Markt moet uitgedaagd worden om zelf te komen met een plan.</p> <p>Commissie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het onderzoek is zorgvuldig gedaan en er is beargumenteerd om referentiebeelden weg te laten. Wel wordt er nu heel veel ruimte gegeven en is er geen kader voor een beeldverwachting die ook als toetsingskader voor de commissie kan dienen. De architect geeft aan dat er een document is opgesteld waarin er meer kaders zijn gegeven. De commissie ontvangt dit graag. Belangrijk is dat de analyse toe te voegen. Maar er moet ook een verwachtingsprestatie aangegeven worden. - Denk om de sociale veiligheid onder de brug voor de fietsers. - De term modern die gebezigd wordt is een lastig begrip. Het gaat meer om abstractie. - Graag aandacht voor de bruggenhoofden. - Één brug wordt vervangen, de ander staat er nog. Hoe gaan ze zich tot elkaar verhouden? Wordt dit integraal bekeken? - Hoe zit het verkeerskundig gelet op toekomstige bouwontwikkeling. De provincie vertelt dat dit in het masterplan is meegenomen. Er is nagedacht over een flexibele uitvoering (bijv. eventueel vervangen fietsdeel door busbaan). De stedenbouwkundige voegt toe dat al is gekeken naar een nieuwe ontsluiting van de Spieringweg. Dit is al wel meegenomen in het masterplan, maar nog niet in het voorliggende document. Het is volgens de gemeente wel nodig om de uitvoerende partij hierover in te lichten; - Is er al gedacht om beide bruggen te vervangen door één nieuwe? Misschien is ook maar één brug nodig omdat verkeerscirculatie verandert. Is investeren in een nieuwe brug überhaupt wel nodig? De projectmanager geeft aan dat de overweging al is gemaakt om één brug te maken wanneer ook de nu nog niet afgeschreven brug vervangen moet worden. Daarom wordt de nieuwe ook zo flexibel mogelijk gemaakt. De commissie stelt voor dat polderarchitect nog een tussentijds overleg gaat voeren over de context en de toekomstige ontwikkelingen.
	Welstandscriteria	Beeldkwaliteitsplan
	Advies	Collegiaal overleg

Reactie Advies van de welstandscmissie

Samenvattend zal in ieder geval de term modernisme vermeden worden. De andere reacties zijn al reeds ondervangen in het document of in een eerdere fase (masterplan) geslecht. Voor het onderwerp beeldverwachting voor het toetsingskader voor de commissie kunnen nog een aantal richtinggevend referentie beelden worden ingevoegd:

- Deze referenties richten zich dan op afwerkingskwaliteit "bovenconstructie", bijvoorbeeld strak wit en egaal / eigentijdse vormgeving. Integraal vormgegeven (bijvoorbeeld brugdek met de valbeveiliging);
- Onder voorbehoud en afstemming; een aantal snelle schetsen voor de beeldbepalende principes kunnen eventueel helpen (dat ondervangt misschien ook wel een aantal van de hoofdkeuzes waar Joop op doelt). Bijvoorbeeld "bovenconstructie als ruimtelijk accent", "doorzichten en transparantie: over de vaart".

Bijlage gehele reactie

- Het onderzoek is zorgvuldig gedaan en er is beargumenteerd om referentiebeelden weg te laten. Wel wordt er nu heel veel ruimte gegeven en is er geen kader voor een beeldverwachting die ook als toetsingskader voor de commissie kan dienen. De architect geeft aan dat er een document is opgesteld waarin er meer kaders zijn gegeven. De commissie ontvangt dit graag Belangrijk is dat de analyse toe te voegen. Maar er moet ook een verwachtingsprestatie aangegeven worden.
[Reactie: De gepresenteerde landschappelijke analyse is geland in het document. Deze is terug te lezen vanaf pagina 8 tot en met 15. De verwachte ingrepen en maatregelen \(vormgeving en landschap\) zijn terug te vinden op pagina 30 en 31. Op de laatste paginas worden eisen en specificaties opgenomen die Daar zijn eisen geformuleerd die naar de volgende fase mee worden genomen.](#)
- Denk om de sociale veiligheid onder de brug voor de fietsers.
[Reactie: Eis over integreren verlichting is reeds opgenomen op pagina 30.](#)
- De term modern die gebezigd wordt is een lastig begrip. Het gaat meer om abstractie.
[Reactie: De term "modern" wordt vermeden in het definitieve document. Daarvoor in de plaats komt een passende woordkeuze terug, zoals eenvoudig of abstract.](#)

- Graag aandacht voor de bruggenhoofden.
[Reactie: In het document wordt reeds aandacht geschonken aan de plaatsing van de bruggenhoofden in relatie tot de bestaande brug \(doorgaande zichtlijn, zie p.28 in de 90 -% versie\).](#)
- Één brug wordt vervangen, de ander staat er nog. Hoe gaan ze zich tot elkaar verhouden? Wordt dit integraal bekeken?
- [Reactie: Ruimtelijke kwaliteit stuurt op samenhang van het brugensemble. Door de kiezen voor een ophaalbrug ontstaat op locatie samenhang. Op hoger schaalniveau wordt aangesloten op de reeks haalbruggen langs de vaart. Dit is te lezen op pagina 26.](#)

[De vervangingskeuze \(brug A en onderhoud B\) is reeds in een voorgaande fase gemaakt en bestuurlijk vastgelegd door het masterplan. Dit vormt het vertrekpunt van de vormgevingsambitie en staat niet ter discussie in dit document.](#)

- Hoe zit het verkeerskundig gelet op toekomstige bouwontwikkeling. De provincie vertelt dat dit in het masterplan is meegenomen. Er is nagedacht over een flexibele uitvoering (bijv. eventueel vervangen fietsdeel door busbaan). De stedenbouwkundige voegt toe dat al is gekeken naar een nieuwe ontsluiting van de Spieringweg. Dit is al wel meegenomen in het masterplan, maar nog niet het voorliggende document. Het is volgens de gemeente wel nodig om de uitvoerende partij hierover in te lichten;
[Reactie: Idem. Deze keuze is reeds in een voorgaande projectfase gemaakt en vastgelegd. De beschreven situatie is het vertrekpunt van het document.](#)
- Is er al gedacht om beide bruggen te vervangen door één nieuwe? Misschien is ook maar één brug nodig omdat verkeerscirculatie verandert. Is investeren in een nieuwe brug überhaupt wel nodig? De projectmanager geeft aan dat de overweging al is gemaakt om één brug te maken wanneer ook de nu nog niet afgeschreven brug vervangen moet worden. Daarom wordt de nieuwe ook zo flexibel mogelijk gemaakt.

[Reactie: Idem. Dit heeft met voorgaande keuzes en afwegingen te maken in dit langer lopende traject.](#)



gemeente
Haarlemmermeer



Hoogheemraadschap van
Rijnland



**Samenwerkingsovereenkomst tussen
de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede, gemeente
Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap van Rijnland en
Vervoerregio Amsterdam
betreffende de uitvoering van **project Cruquiusbrug****

Datum: 10-12-2020
Versie: 1.0
zaaknummer: 1361554
document: 1364986

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde J. Olthof, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van 1 december 2020, hierna te noemen "**Provincie**"
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens Besluit van burgemeester en wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw mr. A.C. Nienhuis, burgemeester van gemeente Heemstede, hierna te noemen "**Heemstede**",
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp te dezen op grond van het Mandaat-, machtiging- en volmachtsbesluit d.d. 4 februari 2020, nummer 2020.0000226, geldig vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. 27 oktober 2020, nummer 2020.0002600, hierna te noemen "**Haarlemmermeer**",
en
4. **Hoogheemraadschap van Rijnland**, gevestigd Archimedesweg 1 te Leiden, te dezen uitvoering gevend aan het besluit van het college van dijkgraaf en hoogheemraden van de rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw I. van Steensel-van Hage, hierbij te noemen "**Hoogheemraadschap van Rijnland**",
en
5. **Vervoerregio Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, te dezen op grond van de volmacht van het dagelijks bestuur vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelende ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam d.d. 5 november 2019, hierna te noemen "**Vervoerregio**"

Verder gezamenlijk te noemen "**Partijen**",

Overwegende dat:

- A. de Cruquiusbrug in de provinciale weg N201 over de Ringvaart bij Cruquius in eigendom en beheer is bij de Provincie en bestaat uit een oostelijk deel, Brug A en een westelijk deel, Brug B;
- B. de N201 zowel lokaal als regionaal een belangrijke verbinding is voor vrachtvervoer, woonwerk- en woon-schoolverkeer per auto, bus en fiets en inclusief de voetgangersonderdoorgang in eigendom en beheer is bij de Provincie;
- C. de Ringvaart een belangrijke vaarweg is voor beroepsvaart en recreatievaart en de Provincie hiervan vaarwegbeheerder is;
- D. de Provincie Brug A wil vervangen en Brug B wil onderhouden, de verkeerssituatie ter plaatse wil verbeteren en deze werkzaamheden circulair en energieneutraal wil laten uitvoeren;
- E. daartoe voor dit project door de Provincie een financiële reservering is vastgelegd in haar Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO);
- F. in de nieuwe situatie de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming van de oeververbinding en het kruispunt van N201 met Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk zullen zijn verbeterd;

- G. de Provincie de beleving van hinder door het Project wil verminderen en gebruikers, omwonenden en bedrijven wil laten participeren in het ontwerp en de uitvoering van het project;
- H. de Provincie een studie heeft laten uitvoeren waarbij ontwerpvarianten voor het project zijn onderzocht. Zie bijlage 1 Masterplan Cruquiusbrug;
- I. in bestuurlijk overleg van 18 oktober 2018 hebben de bestuurders van Partijen hun voorkeur uitgesproken voor brugvariant 2, inclusief aanleg van een fietsonderdoorgang, daarbij eisen en randvoorwaarden heeft gesteld en de circulaire en energie neutrale uitvoering van het project heeft onderschreven;
- J. Heemstede de openbare ruimte beheert ten noorden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201. De gemeenteraad heeft bij raadsbesluit van 28 januari 2016 (kenmerk. 665660) een bijdrage heeft toegezegd van €75.000,- voor het asfalteren van de paden tussen de voetgangersonderdoorgang en de fiets- en voetgangerspaden aan weerszijden van de N201 en verantwoordelijk is voor het dagelijks beheer van tunnel en toe leidende paden;
- K. de gemeente Haarlemmermeer de openbare ruimte beheert ten zuiden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en zich bereid heeft verklaard de nieuwe fietsonderdoorgang in eigendom en beheer te nemen;
- L. de Vervoerregio Amsterdam de busverbinding langs de N201 beheert en een financiële bijdrage vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit aan de Provincie heeft toegezegd voor het verbreden van brug A en het aanleggen van een fietsonderdoorgang ten behoeve van het vergroten van veiligheid en comfort voor het langzaam verkeer;
- M. het Hoogheemraadschap Rijnland eigenaar is van de Ringvaart bij Cruquius en verantwoordelijk voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer en het beheer van waterkeringen;
- N. de Provincie voornemens is een planologische regeling te treffen om ruimtelijke inpassing van het project mogelijk te maken;
- O. de Provincie een ambitiedocument Vormgeving Cruquiusbrug heeft opgesteld als kader voor de ruimtelijke kwaliteit;
- P. Partijen hun afspraken over de samenwerking ten behoeve van de realisatie van het project wensen vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begrip	Omschrijving
Brug A	Oostelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1932. welke aan het einde van zijn technische levensduur is en vervangen dient te worden.
Brug B	Westelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1976. welke groot onderhoud behoeft.
Project	Het project Cruquiusbrug zoals opgedeeld in 2 Werken als genoemd in artikel 3.
Masterplan Cruquiusbrug	Rapport d.d. 1 oktober 2018 van Witteveen & Bos over de scope van het project (opgenomen als Bijlage I)
Voetgangsonderdoorgang	Bestaande onderdoorgang onder de N201 ten noorden van de Cruquiusbrug in Heemstede
Fietsonderdoorgang	Nieuw te bouwen fietsonderdoorgang onder de Cruquiusbrug aan de Haarlemmermeer zijde van de Ringvaart.

Artikel 2 Doel overeenkomst en scope Project

- 2.1 Partijen wensen in gezamenlijkheid de realisatie mogelijk te maken van een voor het lokale en regionale verkeer bestemde nieuwe oeververbinding over de Ringvaart volgens brugvariant 2 (zie Masterplan Cruquiusbrug, bijlage I) en daarvoor de benodigde werkzaamheden ter hand te nemen ten behoeve van het ontwerp, de financiering, het planologisch kader, de grondverwerving, de vergunningverlening, de contract- en aanbestedingsvoorbereiding, de aanleg, de verdeling van het beheer en onderhoud en de daarmee samenhangende eigendomsoverdrachten, verder te noemen 'het Project', en hun afspraken daarover vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.
- 2.2 Deze samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken op hoofdlijnen tussen Partijen. Partijen 1 t/m 3 zullen voor gedetailleerde afspraken over de realisatie, verdeling beheer en eigendom van het Project een nadere overeenkomst aangaan.
- 2.3 Niet tot de scope van het Project behoren:
1. werkzaamheden in de directe omgeving zoals de herinrichting Bennebroekerdijk;
 2. ruimtelijke wijzigingen in relatie tot het Haarlemmermeermuseum de Cruquius en parkeervoorzieningen voor touringcars nabij het Haarlemmermeermuseum'
 3. werkzaamheden voor verplaatsen bebouwde komgrens Heemstede
 4. werkzaamheden gemeentelijk fietspad Cruquiusweg

Artikel 3 Project

- 3.1 Het Project bestaat uit 2 delen, Werk 1 en Werk 2.
- 3.2 Werk 1 bestaat uit de volgende onderdelen:
 1. Vervanging van Brug A;
 2. Aanleg nieuwe fietsonderdoorgang (zijde Haarlemmermeer);
 3. Verlengen bestaande voetgangersonderdoorgang (zijde Heemstede);
 4. Aanpassing van toe leidende wegen op nieuwe situatie;
 5. Aanleg van verharding op hellingbanen naar voetgangersonderdoorgang.
- 3.3 Werk 2 bestaat uit de volgende onderdelen:
 1. Groot onderhoud aan Brug B;
 2. Aansluiten van de Cruquiusbrug (bruggen A+B) op de centrale bediening bruggen en sluizen van de Provincie.

Artikel 4 Voorbereiding en uitvoering

- 4.1 De contract- en aanbestedingsvoorbereiding, aanbesteding en de uitvoering van het Project, inclusief contractbeheersing, wordt door en uitsluitend onder verantwoordelijkheid van de Provincie uitgevoerd waarbij een UAV-gc contract uitgangspunt is.
- 4.2 De Provincie stelt na overleg met betrokken (vaar-)wegbeheerders en de nood- en hulpdiensten en na overleg met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, uitgangspunten vast voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van het Project. De veiligheid voor werknemers en gebruikers en het belang van goede doorstroming van het verkeer worden hierin meegenomen. Deze uitgangspunten worden meegewogen in de aanbesteding van het Project.
- 4.3 De Provincie spant zich tot het uiterste in om het Project ultimo 2023 gereed te hebben.
- 4.4 Indien de uitvoering van het Project gaat afwijken van de overeengekomen planning als opgenomen in bijlage IV, treden Partijen met elkaar in overleg over de te treffen (beheers)maatregelen.

Artikel 5 Planologische regeling

- 5.1 De Provincie zal voor de realisatie van de projectscope een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opstellen en in procedure brengen.
- 5.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan in artikel 5.1 genoemde procedure, zodanig dat deze procedures geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 6 Vergunningen en ontheffingen

- 6.1 De Provincie zal voor de realisatie van het Project de benodigde vergunningen aanvragen.
- 6.2 Partijen zullen zich inspannen om tijdig de door hen te verlenen noodzakelijke vergunningen en ontheffingen voor het realiseren van het Project af te (doen) geven.
- 6.3 De minimale eisen met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit zijn opgenomen in het Ambitiedocument Vormgeving Cruquiusbrug (bijlage V)

Artikel 7 Communicatie en participatie

- 7.1 De Provincie zal de communicatie en participatie rondom het Project verzorgen en stemt dit af met de Partijen.
- 7.2 Partijen verzorgen de communicatie en participatie rondom vergunningen en ontheffingen vanuit hun bevoegd gezag rol en stemmen dit af met de Partijen.
- 7.3 De Provincie verzorgt in afstemming met de andere partijen de communicatie met de omgeving rondom de voorbereiding en realisatie van het Project, inclusief de communicatie bij mogelijke hinder (wegverkeer, vaarverkeer) tijdens de uitvoering van het Project. De Provincie stelt hiertoe een omgevingsanalyse en communicatieplan op.

Artikel 8 Benodigde gronden en recht opstallen

- 8.1 De Provincie zal de gronden en opstallen die benodigd zijn voor de uitvoering van het Project en in eigendom berusten bij derden, verwerven of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen.
- 8.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan de in artikel 8.1 genoemde grondverwerving, zodanig dat deze procedure(s) geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 9 Kosten en betaling

- 9.1 Voor het Project is een kostenraming opgesteld waarin de verschillende kostenposten zijn benoemd en die als basis dient voor de kostentoedeling aan Partijen (bijlage III).
- 9.2 Partijen spannen zich in om de btw op kosten van het Project waar mogelijk te compenseren bij het BTW-compensatiefonds of terug te vorderen via de btw-aangifte. Partijen zijn zelf verantwoordelijk voor het compenseren of terugvragen van de btw.
- 9.3 De bijdrage van de Gemeente Heemstede kent, exclusief de vastgoed- en grondkosten, het karakter van een lumpsum bijdrage. Deze bijdrage is niet belast met btw.
- 9.4 De bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer is belast met btw. Het afgesproken bedrag van de bijdrage is exclusief btw. De Provincie belast de btw op kosten voor de aanleg van de fietsonderdoorgang volledig door aan de Gemeente Haarlemmermeer. De Gemeente Haarlemmermeer kan deze btw terugvragen bij het BTW-compensatiefonds.
- 9.5 De Vervoerregio draagt financieel bij aan het Project middels de financiële bijdrage exclusief BTW als genoemd in overweging L. De Provincie vraagt deze subsidie aan.
- 9.6 Het beschikbaar stellen van budget conform de in bijlage III onder Partijen genoemde bedragen, is onder het voorbehoud van goedkeuring door respectievelijk Provinciale Staten van Noord-Holland, de Gemeenteraad van Heemstede en de Gemeenteraad van Haarlemmermeer.
- 9.7 Indien op enig moment wordt verwacht of geconstateerd dat de daadwerkelijke kosten van het Project hoger zijn dan het beschikbare budget, zal de Provincie de andere Partijen hierover informeren en zo nodig met hen overleggen over te treffen beheersmaatregelen.
- 9.8 De bijdragen van Partijen als bedoeld in artikel 9.1 zullen aan de Provincie worden betaald zodra de uitvoering van de werkzaamheden aan een uitvoerende partij definitief is gegund (zie Bijlage IV Planning).

- 9.9 Indien op verzoek van een of meerdere Partijen wordt afgeweken van de scope van het Project, komen de hogere kosten die daarvan het gevolg kunnen zijn geheel ten laste van de Partij(en) die het verzoek heeft (hebben) gedaan. Een dergelijk verzoek, te richten aan de Provincie, kan slechts in schriftelijke vorm worden gedaan.
- 9.10 De apparaatskosten van elke Partij zijn voor rekening van de betreffende partij.

Artikel 10 Samenwerkingsstructuur

- 10.1 Partijen werken gedurende de looptijd van deze overeenkomst samen in een ambtelijke Projectgroep.
- 10.2 De Projectgroep fungeert als overlegorgaan tijdens de uitvoering van het Project. De Projectgroep staat onder voorzitterschap van de Provincie en zal bestaan uit tenminste één ambtelijk afgevaardigde van de respectievelijke Partijen. De Projectgroep heeft binnen het kader van de uitvoering van deze overeenkomst tot taak:
- a) het bewaken van het kwaliteitsniveau bij het realiseren van het Project;
 - b) het volgen, coördineren en waar nodig bijsturen van de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - c) het voeren van overleg met betrekking tot alle zaken die van belang zijn voor de uitvoering van deze overeenkomst;
 - d) het waar nodig (doen) informeren van derden c.q. voeren van overleg met derden over de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - e) het voorleggen van besluiten die belangrijke wijzigingen op de (uitgangspunten van de) overeenkomst tot gevolg zouden kunnen hebben aan de daartoe bevoegde organen van partijen.
- 10.3 De Provincie verzorgt het secretariaat van de Projectgroep.
- 10.4 Partijen verschaffen elkaar in de Projectgroep binnen een open proces van uitwisseling de (financiële) informatie over de uitvoering van deze overeenkomst die redelijkerwijs voor de andere partij van belang kan zijn.
- 10.5 De Provincie werkt samen met de te contracteren aannemer, in bouwteam verband, het Definitief ontwerp uit. De Projectgroep kan hierbij adviseren t.a.v. onderwerpen die voor betrokkenen van belang zijn. De Provincie zal deze advisering in overleg met de aannemer waar mogelijk meenemen (indien passend binnen de gestelde randvoorwaarden van o.a. planning, geld en contracteisen). Wensen van Partijen buiten de contractkaders worden afgehandeld volgens artikel 9.9 van deze overeenkomst. Na de bouwteamfase zal de Provincie het Werk laten realiseren onder de contract voorwaarden van de UAV-gc.
- 10.6 Indien de Projectgroep dit noodzakelijk acht kan een bestuurlijk overleg worden georganiseerd waarin bestuurders van Partijen besluitpunten als bedoeld in artikel 10.2 onder e. krijgen voorgelegd teneinde de voortgang van het Project te waarborgen.

Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden.

- 11.1 Indien zich gedurende de looptijd van de overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 12 Wijzigingen

- 12.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 12.2 Wijzigingen zullen als addendum aan de overeenkomst worden gehecht.

Artikel 13 Geschillen

- 13.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 13.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter van de rechtbank Noord-Holland, locatie Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.
- 13.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 14 Looptijd

- 14.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt van rechtswege uiterlijk één jaar nadat de financiële en juridische afwikkeling (overdracht van eigendom en beheer) van het Project heeft plaatsgevonden, met dien verstande dat deze overeenkomst in ieder geval eindigt zodra de Nadere overeenkomst tussen de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede en gemeente Haarlemmermeer [kenmerk 1361554/1364987] eindigt.

Artikel 15 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Masterplan Cruquiusbrug, versie 1 oktober 2018 kenmerk 108509/18-014.889
- II. Tekening PNH- Nieuwe situatie brug over de Ringvaart, schetsontwerp d.d. 01-08-2019
- III. Kostenraming d.d. 11-09-2020;
- IV. Planning d.d. 16-06-2020
- V. Ambitiedocument vormgeving Cruquiusbrug, d.d. 21-06-2019

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in deze overeenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in vijfvoud,

Haarlem, ..10 december 2020

Voor de Provincie Noord-Holland,

De commissaris van de Koning

namens deze

J. Oithot

Gemeente Heemstede

mr. A.C. Nienhuis

Gemeente Haarlemmermeer

M. Ruigrok

Hoogheemraadschap van Rijnland

I. van Steensel-van Hage

Vervorderde Amsterdam

M. Ruigrok
Portefeuillehouder



Samenwerkingsovereenkomst tussen
 de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede, gemeente
 Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap van Rijnland en
 Vervoerregio Amsterdam
 betreffende de uitvoering van **project Cruquiusbrug**

Concept, uitsluitend bestemd voor discussiedoeleinden

Datum: 17-04-2020
Versie: 0.2
zaaknummer: 1361554
document: 1364986

Datum	mutaties
17-01-2020	Opmerkingen VRA verwerkt
17-04-2020	Reacties HHRijnland, Heemstede, Haarlemmermeer (beheer) verwerkt.

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde J. Olthof, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van, hierna te noemen "**Provincie**"
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens Besluit van burgemeester en wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door Mevrouw mr. A.C. Nienhuis, burgemeester van gemeente Heemstede, hierna te noemen "**Heemstede**",
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, te dezen krachtens.....rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierna te noemen "**Haarlemmermeer**",
en
4. **Hoogheemraadschap van Rijnland**, gevestigd Archimedesweg 1 te Leiden, te dezen uitvoering gevend aan het besluit van het college van dijkgraaf en hoogheemraden van de rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw I. van Stensel-van Hage., hierbij te noemen "**Hoogheemraadschap van Rijnland**",,
en
5. **Vervoerregio Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, te dezen op grond van de volmacht van het dagelijks bestuur vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelende ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam d.d. datum 2019, hierna te noemen "**Vervoerregio**"

Verder gezamenlijk te noemen "**Partijen**",

Overwegende dat:

- A. de Cruquiusbrug in de provinciale weg N201 over de Ringvaart bij Cruquius in eigendom en beheer is bij de Provincie en bestaat uit een oostelijk deel, Brug A en een westelijk deel, Brug B;
- B. de N201 zowel lokaal als regionaal een belangrijke verbinding is voor vrachtvervoer, woonwerk- en woon-schoolverkeer per auto, bus en fiets en inclusief de voetgangersonderdoorgang in eigendom en beheer is bij de Provincie;
- C. de Ringvaart een belangrijke vaarweg is voor beroepsvaart en recreatievaart en de Provincie hiervan vaarwegbeheerder is;
- D. de Provincie Brug A wil vervangen en Brug B wil onderhouden, de verkeerssituatie ter plaatse wil verbeteren en deze werkzaamheden circulair en energieneutraal wil laten uitvoeren;
- E. daartoe voor dit project door de Provincie een financiële reservering is vastgelegd in haar Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) ;
- F. de oeververbinding en het kruispunt van N201 met Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk in de nieuwe situatie de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming dienen te verbeteren;

- G. de Provincie de beleving van hinder door het Werk wil verminderen en gebruikers, omwonenden en bedrijven wil laten participeren in het ontwerp en de uitvoering van het project;
- H. de Provincie een studie heeft laten uitvoeren waarbij ontwerpvarianten voor het project zijn onderzocht;
- I. in bestuurlijk overleg van 18 oktober 2018 hebben de bestuurders van Partijen hun voorkeur uitgesproken voor brugvariant 2, inclusief aanleg van een fietsonderdoorgang, daarbij eisen en randvoorwaarden heeft gesteld en de circulaire en energie neutrale uitvoering van het project heeft onderschreven;
- J. de gemeente Heemstede de openbare ruimte beheert ten noorden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201. Bij raadsbesluit van 28 januari 2016 (kenmerk. 665660) een bijdrage heeft toegezegd van €75.000 voor het asfalteren van de paden tussen de voetgangersonderdoorgang en de fiets- en voetgangerspaden aan weerszijden van de N201 en verantwoordelijk is voor het dagelijks beheer van tunnel en toeleidende paden;
- K. de gemeente Haarlemmermeer de openbare ruimte beheert ten zuiden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en zich bereid heeft verklaard de nieuwe fietsonderdoorgang in eigendom en beheer te nemen;
- L. de Vervoerregio Amsterdam de busverbinding langs de N201 beheert en een financiële bijdrage vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit aan de Provincie heeft toegezegd voor het verbreden van brug A en het aanleggen van een fietsonderdoorgang ten behoeve van het vergroten van veiligheid en comfort voor het langzaam verkeer;
- M. het Hoogheemraadschap Rijnland eigenaar is van de Ringvaart bij Cruquius en verantwoordelijk voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer en het beheer van waterkeringen;
- N. de Provincie voornemens is een planologische regeling te treffen om ruimtelijke inpassing van het project mogelijk te maken;
- O. Partijen hun afspraken over de samenwerking ten behoeve van de realisatie van het project wensen vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begrip	Omschrijving
Brug A	Oostelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1932. welke aan het einde van zijn technische levensduur is en vervangen dient te worden.
Brug B	Westelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1976. welke groot onderhoud behoeft.
Project	Het project Cruquiusbrug zoals opgedeeld in 2 Werken als genoemd in artikel 3.
Masterplan Cruquiusbrug	Rapport d.d. 1 oktober 2018 van Witteveen & Bos over de scope van het project (opgenomen als Bijlage I)
Voetgangsonderdoorgang	Bestaande onderdoorgang onder de N201 ten noorden van de Cruquiusbrug in Heemstede
Fietsonderdoorgang	Nieuw te bouwen fietsonderdoorgang onder de Cruquiusbrug aan de Haarlemmermeer zijde van de Ringvaart.

Artikel 2 Doel overeenkomst en scope Project

- 2.1 Partijen wensen in gezamenlijkheid de realisatie mogelijk te maken van een voor het lokale en regionale verkeer bestemde nieuwe oeververbinding over de Ringvaart volgens brugvariant 2 (zie Masterplan Cruquiusbrug, bijlage I) en daarvoor de benodigde werkzaamheden ter hand te nemen ten behoeve van het ontwerp, de financiering, het planologisch kader, de grondverwerving, de vergunningverlening, de contract- en aanbestedingsvoorbereiding, de aanleg, de verdeling van het beheer en onderhoud en de daarmee samenhangende eigendomsoverdrachten, verder te noemen 'het Project', en hun afspraken daarover vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.
- 2.2 Deze samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken op hoofdlijnen tussen Partijen. Partijen 1 t/m 3 zullen voor gedetailleerde afspraken over de realisatie, verdeling beheer en eigendom van het Project een nadere overeenkomst aangaan.
- 2.3 Niet tot de scope van het Project behoren: verplaatsen van de bebouwde komgrens Heemstede, werkzaamheden in de directe omgeving zoals de herinrichting Bennebroekerdijk, ruimtelijke wijzingen in relatie tot het Haarlemmermeermuseum de Cruquius en parkeervoorzieningen voor touringcars nabij het Haarlemmermeermuseum.

Artikel 3 Project

- 3.1 Het Project bestaat uit 2 delen, Werk 1 en Werk 2.
- 3.2 Werk 1 bestaat uit de volgende onderdelen:
 - 1. Vervanging van Brug A;
 - 2. Aanleg nieuwe fietsonderdoorgang;
 - 3. Verlengen bestaande voetgangersonderdoorgang;
 - 4. Aanpassing van toe leidende wegen op nieuwe situatie;
 - 5. Aanleg van verharding op hellingbanen naar voetgangersonderdoorgang.
- 3.3 Werk 2 bestaat uit de volgende onderdelen:
 - 1. Groot onderhoud aan Brug B;
 - 2. Aansluiten van de Cruquiusbrug (delen A+B) op centrale afstandsbediening locatie in Heerhugowaard.

Artikel 4 Voorbereiding en uitvoering

- 4.1 De contract- en aanbestedingsvoorbereiding, aanbesteding en de uitvoering van het Project, inclusief contractbeheersing, wordt door en uitsluitend onder verantwoordelijkheid van de Provincie uitgevoerd waarbij een UAV-gc contract uitgangspunt is.
- 4.2 De Provincie stelt na overleg met betrokken (vaar-)wegbeheerders en de nood- en hulpdiensten en na overleg met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, uitgangspunten vast voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van het Project. De veiligheid voor werknemers en gebruikers en het belang van goede doorstroming van het verkeer worden hierin meegenomen. Deze uitgangspunten worden meegewogen in de aanbesteding van het Project.
- 4.3 De Provincie spant zich tot het uiterste in om het Project ultimo 2023 gereed te hebben.
- 4.4 Indien de uitvoering van het Project gaat afwijken van de overeengekomen planning als opgenomen in bijlage IV, treden Partijen met elkaar in overleg over de te treffen (beheers)maatregelen.

Artikel 5 Planologische regeling

- 5.1 De Provincie zal voor de realisatie van de projectscope een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opstellen en in procedure brengen.
- 5.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan in artikel 5.1 genoemde procedure, zodanig dat deze procedures geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 6 Vergunningen en ontheffingen

- 6.1 De Provincie zal voor de realisatie van het Project de benodigde vergunningen aanvragen.
- 6.2 Partijen zullen zich inspannen om tijdig de door hen te verlenen noodzakelijke vergunningen en ontheffingen voor het realiseren van het Project af te (doen) geven.

Artikel 7 Communicatie en participatie

- 7.1 De Provincie zal de communicatie en participatie rondom het Project verzorgen en stemt dit af met de Partijen.
- 7.2. Partijen verzorgen de communicatie en participatie rondom vergunningen en ontheffingen vanuit hun bevoegd gezag rol en stemmen dit af met de Partijen.
- 7.3 De Provincie verzorgt in afstemming met de andere partijen de communicatie met de omgeving rondom de voorbereiding en realisatie van het Project, inclusief de communicatie bij mogelijke hinder (wegverkeer, vaarverkeer) tijdens de uitvoering van het Project. De Provincie stelt hiertoe een omgevingsanalyse en communicatieplan op.

Artikel 8 Benodigde gronden en recht opstallen

- 8.1 De Provincie zal de gronden en opstallen die benodigd zijn voor de uitvoering van het Project en in eigendom berusten bij derden, verwerven of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen.
- 8.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan de in artikel 8.1 genoemde grondverwerving, zodanig dat deze procedure(s) geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 9 Kosten en betaling

- 9.1 Voor het Project is een kostenraming opgesteld waarin de verschillende kostenposten zijn benoemd en die als basis dient voor de kostentoedeling aan Partijen (bijlage III).
- 9.2 Partijen spannen zich in om de btw op kosten van het Project waar mogelijk te compenseren bij het BTW-compensatiefonds of terug te vorderen via de btw-aangifte. Partijen zijn zelf verantwoordelijk voor het compenseren of terugvragen van de btw.
- 9.3 De bijdrage van de Gemeente Heemstede kent, exclusief de vastgoed- en grondkosten, het karakter van een lumpsum bijdrage. Deze bijdrage is niet belast met btw.
- 9.4 De bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer is belast met btw. Het afgesproken bedrag van de bijdrage is exclusief btw. De Provincie belast de btw op kosten voor de aanleg van de fietsonderdoorgang volledig door aan de Gemeente Haarlemmermeer. De Gemeente Haarlemmermeer kan deze btw terugvragen bij het BTW-compensatiefonds.
- 9.3 De Vervoerregio draagt financieel bij aan het Project middels de subsidie als genoemd in overweging L.
- 9.4 Het beschikbaar stellen van budget conform de in bijlage III onder Partijen genoemde bedragen, is onder het voorbehoud van goedkeuring door respectievelijk Provinciale Staten van Noord-Holland, Gemeenteraad van Heemstede en Gemeenteraad van Haarlemmermeer.
- 9.5 Indien op enig moment wordt verwacht of geconstateerd dat de daadwerkelijke kosten van het Project hoger zijn dan het beschikbare budget, zal de Provincie de andere Partijen hierover informeren en zo nodig met hen overleggen over te treffen beheersmaatregelen.
- 9.6 De bijdragen van Partijen als bedoeld in artikel 9.1 zullen aan de Provincie worden betaald zodra de uitvoering van de werkzaamheden aan een uitvoerende partij is gegund (zie Bijlage IV Planning).
- 9.7 Indien op verzoek van een of meerdere Partijen wordt afgeweken van de scope van het Project, komen de hogere kosten die daarvan het gevolg kunnen zijn geheel ten

laste van de Partij(en) die het verzoek heeft (hebben) gedaan. Een dergelijk verzoek, te richten aan de Provincie, kan slechts in schriftelijke vorm worden gedaan.

Artikel 10 Samenwerkingsstructuur

- 10.1 Partijen werken gedurende de looptijd van deze overeenkomst samen in een ambtelijke Projectgroep.
- 10.2 De Projectgroep fungeert als overlegorgaan tijdens de uitvoering van het Project. De Projectgroep staat onder voorzitterschap van de Provincie en zal bestaan uit tenminste één ambtelijk afgevaardigde van de respectievelijke Partijen. De Projectgroep heeft binnen het kader van de uitvoering van deze overeenkomst tot taak:
- a) het bewaken van het kwaliteitsniveau bij het realiseren van het Project;
 - b) het volgen, coördineren en waar nodig bijsturen van de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - c) het voeren van overleg met betrekking tot alle zaken die van belang zijn voor de uitvoering van deze overeenkomst;
 - d) het waar nodig (doen) informeren van derden c.q. voeren van overleg met derden over de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - e) het voorleggen van besluiten die belangrijke wijzigingen op de (uitgangspunten van de) overeenkomst tot gevolg zouden kunnen hebben aan de daartoe bevoegde organen van partijen;
- 10.3 De Provincie verzorgt het secretariaat van de Projectgroep.
- 10.4 Partijen verschaffen elkaar in de Projectgroep binnen een open proces van uitwisseling de (financiële) informatie over de uitvoering van deze overeenkomst die redelijkerwijs voor de andere partij van belang kan zijn.
- 10.5 Indien de Projectgroep dit noodzakelijk acht kan een bestuurlijk overleg worden georganiseerd waarin bestuurders van Partijen besluitpunten als bedoeld in artikel 10.2 onder e. krijgen voorgelegd teneinde de voortgang van het Project te waarborgen.

Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden.

- 11.1 Indien zich gedurende de looptijd van de overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 12 Wijzigingen

- 12.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 12.2 Wijzigingen zullen als addendum aan de overeenkomst worden gehecht.

Artikel 13 Geschillen

- 13.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 13.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter van de rechtbank Noord-Holland,

locatie Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.

- 13.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 14 Looptijd

- 14.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt uiterlijk één jaar nadat de financiële en juridische afwikkeling van het Project heeft plaatsgevonden.

Artikel 15 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Masterplan Cruquiusbrug, versie 1 oktober 2018 kenmerk 108509/18-014.889
 - a. Tekening PNH- Nieuwe situatie brug over de Ringvaart, schetsontwerp d.d. 01-08-2019
- II. Kostenraming d.d. 03-05-2019;
- III. Planning d.d. 19-11-2019

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in deze overeenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in vijfvoud,

Haarlem,

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,

.....
J. Olthof

Gemeente Heemstede

.....
mr. A.C. Nienhuis

Gemeente Haarlemmermeer

.....
M. Ruigrok

Hoogheemraadschap van Rijnland

.....
I. van Stensel-van Hage

Vervoerregio Amsterdam

.....
M. Ruigrok
Portefeuillehouder



Samenwerkingsovereenkomst tussen
 de provincie Noord-Holland, gemeente Heemstede, gemeente
 Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap van Rijnland en
 Vervoerregio Amsterdam
 betreffende de uitvoering van **project Cruquiusbrug**

Concept, uitsluitend bestemd voor discussiedoeleinden

Datum: 17-04-2020
Versie: 0.2
zaaknummer: 1361554
document: 1364986

Datum	mutaties
17-01-2020	Opmerkingen VRA verwerkt
17-04-2020	Reacties HHRijnland, Heemstede, Haarlemmermeer (beheer) verwerkt.

De ondergetekenden:

1. **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde J. Olthof, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van, hierna te noemen "**Provincie**"
en
2. **Gemeente Heemstede**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Heemstede, te dezen krachtens Besluit van burgemeester en wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door Mevrouw mr. A.C. Nienhuis, burgemeester van gemeente Heemstede, hierna te noemen "**Heemstede**",
en
3. **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, te dezen krachtens.....rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierna te noemen "**Haarlemmermeer**",
en
4. **Hoogheemraadschap van Rijnland**, gevestigd Archimedesweg 1 te Leiden, te dezen uitvoering gevend aan het besluit van het college van dijkgraaf en hoogheemraden van de rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw I. van Stensel-van Hage., hierbij te noemen "**Hoogheemraadschap van Rijnland**",
en
5. **Vervoerregio Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, te dezen op grond van de volmacht van het dagelijks bestuur vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelende ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam d.d. datum 2019, hierna te noemen "**Vervoerregio**"

Verder gezamenlijk te noemen "**Partijen**",

Overwegende dat:

- A. de Cruquiusbrug in de provinciale weg N201 over de Ringvaart bij Cruquius in eigendom en beheer is bij de Provincie en bestaat uit een oostelijk deel, Brug A en een westelijk deel, Brug B;
- B. de N201 zowel lokaal als regionaal een belangrijke verbinding is voor vrachtvervoer, woonwerk- en woon-schoolverkeer per auto, bus en fiets en inclusief de voetgangersonderdoorgang in eigendom en beheer is bij de Provincie;
- C. de Ringvaart een belangrijke vaarweg is voor beroepsvaart en recreatievaart en de Provincie hiervan vaarwegbeheerder is;
- D. de Provincie Brug A wil vervangen en Brug B wil onderhouden, de verkeerssituatie ter plaatse wil verbeteren en deze werkzaamheden circulair en energieneutraal wil laten uitvoeren;
- E. daartoe voor dit project door de Provincie een financiële reservering is vastgelegd in haar Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) ;
- F. de oeververbinding en het kruispunt van N201 met Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk in de nieuwe situatie de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming dienen te verbeteren;

- G. de Provincie de beleving van hinder door het Werk wil verminderen en gebruikers, omwonenden en bedrijven wil laten participeren in het ontwerp en de uitvoering van het project;
- H. de Provincie een studie heeft laten uitvoeren waarbij ontwerpvarianten voor het project zijn onderzocht;
- I. in bestuurlijk overleg van 18 oktober 2018 hebben de bestuurders van Partijen hun voorkeur uitgesproken voor brugvariant 2, inclusief aanleg van een fietsonderdoorgang, daarbij eisen en randvoorwaarden heeft gesteld en de circulaire en energie neutrale uitvoering van het project heeft onderschreven;
- J. de gemeente Heemstede de openbare ruimte beheert ten noorden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201. Bij raadsbesluit van 28 januari 2016 (kenmerk. 665660) een bijdrage heeft toegezegd van €75.000 voor het asfalteren van de paden tussen de voetgangersonderdoorgang en de fiets- en voetgangerspaden aan weerszijden van de N201 en verantwoordelijk is voor het dagelijks beheer van tunnel en toeleidende paden;
- K. de gemeente Haarlemmermeer de openbare ruimte beheert ten zuiden van de Ringvaart met uitzondering van de provinciale weg N201 en zich bereid heeft verklaard de nieuwe fietsonderdoorgang in eigendom en beheer te nemen;
- L. de Vervoerregio Amsterdam de busverbinding langs de N201 beheert en een financiële bijdrage vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit aan de Provincie heeft toegezegd voor het verbreden van brug A en het aanleggen van een fietsonderdoorgang ten behoeve van het vergroten van veiligheid en comfort voor het langzaam verkeer;
- M. het Hoogheemraadschap Rijnland eigenaar is van de Ringvaart bij Cruquius en verantwoordelijk voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer en het beheer van waterkeringen;
- N. de Provincie voornemens is een planologische regeling te treffen om ruimtelijke inpassing van het project mogelijk te maken;
- O. Partijen hun afspraken over de samenwerking ten behoeve van de realisatie van het project wensen vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begrip	Omschrijving
Brug A	Oostelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1932. welke aan het einde van zijn technische levensduur is en vervangen dient te worden.
Brug B	Westelijke brug over de Ringvaart, bouwjaar 1976. welke groot onderhoud behoeft.
Project	Het project Cruquiusbrug zoals opgedeeld in 2 Werken als genoemd in artikel 3.
Masterplan Cruquiusbrug	Rapport d.d. 1 oktober 2018 van Witteveen & Bos over de scope van het project (opgenomen als Bijlage I)
Voetgangsonderdoorgang	Bestaande onderdoorgang onder de N201 ten noorden van de Cruquiusbrug in Heemstede
Fietsonderdoorgang	Nieuw te bouwen fietsonderdoorgang onder de Cruquiusbrug aan de Haarlemmermeer zijde van de Ringvaart.

Artikel 2 Doel overeenkomst en scope Project

- 2.1 Partijen wensen in gezamenlijkheid de realisatie mogelijk te maken van een voor het lokale en regionale verkeer bestemde nieuwe oeververbinding over de Ringvaart volgens brugvariant 2 (zie Masterplan Cruquiusbrug, bijlage I) en daarvoor de benodigde werkzaamheden ter hand te nemen ten behoeve van het ontwerp, de financiering, het planologisch kader, de grondverwerving, de vergunningverlening, de contract- en aanbestedingsvoorbereiding, de aanleg, de verdeling van het beheer en onderhoud en de daarmee samenhangende eigendomsoverdrachten, verder te noemen 'het Project', en hun afspraken daarover vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.
- 2.2 Deze samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken op hoofdlijnen tussen Partijen. Partijen 1 t/m 3 zullen voor gedetailleerde afspraken over de realisatie, verdeling beheer en eigendom van het Project een nadere overeenkomst aangaan.
- 2.3 Niet tot de scope van het Project behoren: verplaatsen van de bebouwde komgrens Heemstede, werkzaamheden in de directe omgeving zoals de herinrichting Bennebroekerdijk, ruimtelijke wijzingen in relatie tot het Haarlemmermeermuseum de Cruquius en parkeervoorzieningen voor touringcars nabij het Haarlemmermeermuseum.

Artikel 3 Project

- 3.1 Het Project bestaat uit 2 delen, Werk 1 en Werk 2.
- 3.2 Werk 1 bestaat uit de volgende onderdelen:
 1. Vervanging van Brug A;
 2. Aanleg nieuwe fietsonderdoorgang;
 3. Verlengen bestaande voetgangersonderdoorgang;
 4. Aanpassing van toe leidende wegen op nieuwe situatie;
 5. Aanleg van verharding op hellingbanen naar voetgangersonderdoorgang.
- 3.3 Werk 2 bestaat uit de volgende onderdelen:
 1. Groot onderhoud aan Brug B;
 2. Aansluiten van de Cruquiusbrug (delen A+B) op centrale afstandsbediening locatie in Heerhugowaard.

Artikel 4 Voorbereiding en uitvoering

- 4.1 De contract- en aanbestedingsvoorbereiding, aanbesteding en de uitvoering van het Project, inclusief contractbeheersing, wordt door en uitsluitend onder verantwoordelijkheid van de Provincie uitgevoerd waarbij een UAV-gc contract uitgangspunt is.
- 4.2 De Provincie stelt na overleg met betrokken (vaar-)wegbeheerders en de nood- en hulpdiensten en na overleg met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, uitgangspunten vast voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van het Project. De veiligheid voor werknemers en gebruikers en het belang van goede doorstroming van het verkeer worden hierin meegenomen. Deze uitgangspunten worden meegewogen in de aanbesteding van het Project.
- 4.3 De Provincie spant zich tot het uiterste in om het Project ultimo 2023 gereed te hebben.
- 4.4 Indien de uitvoering van het Project gaat afwijken van de overeengekomen planning als opgenomen in bijlage IV, treden Partijen met elkaar in overleg over de te treffen (beheers)maatregelen.

Artikel 5 Planologische regeling

- 5.1 De Provincie zal voor de realisatie van de projectscope een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opstellen en in procedure brengen.
- 5.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan in artikel 5.1 genoemde procedure, zodanig dat deze procedures geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 6 Vergunningen en ontheffingen

- 6.1 De Provincie zal voor de realisatie van het Project de benodigde vergunningen aanvragen.
- 6.2 Partijen zullen zich inspannen om tijdig de door hen te verlenen noodzakelijke vergunningen en ontheffingen voor het realiseren van het Project af te (doen) geven.

Artikel 7 Communicatie en participatie

- 7.1 De Provincie zal de communicatie en participatie rondom het Project verzorgen en stemt dit af met de Partijen.
- 7.2. Partijen verzorgen de communicatie en participatie rondom vergunningen en ontheffingen vanuit hun bevoegd gezag rol en stemmen dit af met de Partijen.
- 7.3 De Provincie verzorgt in afstemming met de andere partijen de communicatie met de omgeving rondom de voorbereiding en realisatie van het Project, inclusief de communicatie bij mogelijke hinder (wegverkeer, vaarverkeer) tijdens de uitvoering van het Project. De Provincie stelt hiertoe een omgevingsanalyse en communicatieplan op.

Artikel 8 Benodigde gronden en recht opstallen

- 8.1 De Provincie zal de gronden en opstallen die benodigd zijn voor de uitvoering van het Project en in eigendom berusten bij derden, verwerven of de noodzakelijke zakelijke rechten hiervoor laten vestigen.
- 8.2 Partijen zullen voor zover passend en mogelijk binnen hun taken en bevoegdheden, hun voortvarende medewerking verlenen aan de in artikel 8.1 genoemde grondverwerving, zodanig dat deze procedure(s) geen vertraging oplopen door toedoen van Partijen.

Artikel 9 Kosten en betaling

- 9.1 Voor het Project is een kostenraming opgesteld waarin de verschillende kostenposten zijn benoemd en die als basis dient voor de kostentoedeling aan Partijen (bijlage III).
- 9.2 Partijen spannen zich in om de btw op kosten van het Project waar mogelijk te compenseren bij het BTW-compensatiefonds of terug te vorderen via de btw-aangifte. Partijen zijn zelf verantwoordelijk voor het compenseren of terugvragen van de btw.
- 9.3 De bijdrage van de Gemeente Heemstede kent, exclusief de vastgoed- en grondkosten, het karakter van een lumpsum bijdrage. Deze bijdrage is niet belast met btw.
- 9.4 De bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer is belast met btw. Het afgesproken bedrag van de bijdrage is exclusief btw. De Provincie belast de btw op kosten voor de aanleg van de fietsonderdoorgang volledig door aan de Gemeente Haarlemmermeer. De Gemeente Haarlemmermeer kan deze btw terugvragen bij het BTW-compensatiefonds.
- 9.3 De Vervoerregio draagt financieel bij aan het Project middels de subsidie als genoemd in overweging L.
- 9.4 Het beschikbaar stellen van budget conform de in bijlage III onder Partijen genoemde bedragen, is onder het voorbehoud van goedkeuring door respectievelijk Provinciale Staten van Noord-Holland, Gemeenteraad van Heemstede en Gemeenteraad van Haarlemmermeer.
- 9.5 Indien op enig moment wordt verwacht of geconstateerd dat de daadwerkelijke kosten van het Project hoger zijn dan het beschikbare budget, zal de Provincie de andere Partijen hierover informeren en zo nodig met hen overleggen over te treffen beheersmaatregelen.
- 9.6 De bijdragen van Partijen als bedoeld in artikel 9.1 zullen aan de Provincie worden betaald zodra de uitvoering van de werkzaamheden aan een uitvoerende partij is gegund (zie Bijlage IV Planning).
- 9.7 Indien op verzoek van een of meerdere Partijen wordt afgeweken van de scope van het Project, komen de hogere kosten die daarvan het gevolg kunnen zijn geheel ten

laste van de Partij(en) die het verzoek heeft (hebben) gedaan. Een dergelijk verzoek, te richten aan de Provincie, kan slechts in schriftelijke vorm worden gedaan.

Artikel 10 Samenwerkingsstructuur

- 10.1 Partijen werken gedurende de looptijd van deze overeenkomst samen in een ambtelijke Projectgroep.
- 10.2 De Projectgroep fungeert als overlegorgaan tijdens de uitvoering van het Project. De Projectgroep staat onder voorzitterschap van de Provincie en zal bestaan uit tenminste één ambtelijk afgevaardigde van de respectievelijke Partijen. De Projectgroep heeft binnen het kader van de uitvoering van deze overeenkomst tot taak:
- a) het bewaken van het kwaliteitsniveau bij het realiseren van het Project;
 - b) het volgen, coördineren en waar nodig bijsturen van de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - c) het voeren van overleg met betrekking tot alle zaken die van belang zijn voor de uitvoering van deze overeenkomst;
 - d) het waar nodig (doen) informeren van derden c.q. voeren van overleg met derden over de voortgang van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - e) het voorleggen van besluiten die belangrijke wijzigingen op de (uitgangspunten van de) overeenkomst tot gevolg zouden kunnen hebben aan de daartoe bevoegde organen van partijen;
- 10.3 De Provincie verzorgt het secretariaat van de Projectgroep.
- 10.4 Partijen verschaffen elkaar in de Projectgroep binnen een open proces van uitwisseling de (financiële) informatie over de uitvoering van deze overeenkomst die redelijkerwijs voor de andere partij van belang kan zijn.
- 10.5 Indien de Projectgroep dit noodzakelijk acht kan een bestuurlijk overleg worden georganiseerd waarin bestuurders van Partijen besluitpunten als bedoeld in artikel 10.2 onder e. krijgen voorgelegd teneinde de voortgang van het Project te waarborgen.

Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden.

- 11.1 Indien zich gedurende de looptijd van de overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat een der Partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag verwachten, dan treden Partijen hieromtrent in overleg en regelen de daaruit voortvloeiende consequenties.

Artikel 12 Wijzigingen

- 12.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk met instemming van Partijen worden gewijzigd of aangevuld.
- 12.2 Wijzigingen zullen als addendum aan de overeenkomst worden gehecht.

Artikel 13 Geschillen

- 13.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 13.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter van de rechtbank Noord-Holland,

locatie Haarlem, een en ander met inachtneming van het gestelde in lid 3 van dit artikel.

- 13.3 Er is sprake van een geschil zodra een der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden om te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden. Indien een oplossing in der minne niet mogelijk blijkt, is het bepaalde in lid 2 van dit artikel van toepassing.

Artikel 14 Looptijd

- 14.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van (laatste) ondertekening en eindigt uiterlijk één jaar nadat de financiële en juridische afwikkeling van het Project heeft plaatsgevonden.

Artikel 15 Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

- I. Masterplan Cruquiusbrug, versie 1 oktober 2018 kenmerk 108509/18-014.889
 - a. Tekening PNH- Nieuwe situatie brug over de Ringvaart, schetsontwerp d.d. 01-08-2019
- II. Kostenraming d.d. 03-05-2019;
- III. Planning d.d. 19-11-2019

In geval van tegenstrijdigheid tussen het gestelde in deze overeenkomst en het gestelde in (een van) de bijlagen, prevaleert het gestelde in deze overeenkomst.

Aldus overeengekomen en opgemaakt en ondertekend in vijfvoud,

Haarlem,

Voor de Provincie Noord-Holland,
De commissaris van de Koning
namens deze,

.....
J. Olthof

Gemeente Heemstede

.....
mr. A.C. Nienhuis

Gemeente Haarlemmermeer

.....
M. Ruigrok

Hoogheemraadschap van Rijnland

.....
I. van Stensel-van Hage

Vervoerregio Amsterdam

.....
M. Ruigrok
Portefeuillehouder

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Grond: verkenning gebruik ketenpark.
Datum: donderdag 17 juni 2021 15:12:48
Bijlagen: [image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.png](#)

Beste [redacted] en [redacted]
Bedankt voor de snelle reactie. [redacted], wil jij verder inhoudelijk een reactie geven op onderstaand verzoek voor het project 'Cruquiusbrug'? Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
*Coördinator Grondverwerving & Vastgoed
directie Beleid, sector Grondzaken*

Postbus 3007 2001 DA Haarlem
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

T: (023) 514 [redacted]

M: (06) [redacted]

E: [redacted]@noord-holland.nl

W: www.noord-holland.nl

cid:image001.jpg@01D2DB8D.E0154E10



Van: [redacted]@heemstede.nl>

Verzonden: donderdag 17 juni 2021 15:08

Aan: [redacted]@noord-holland.nl>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@heemstede.nl>

Onderwerp: RE: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

Beste [redacted]

Voor het gebied ten noord-westen van de brug (eigendom [redacted]) geldt een agrarische bestemming met een BPL Spaarwoude en omgeving. Dat bemoeilijkt een dergelijk gebruik, ook al is het tijdelijk.

Het gebied ten zuid-westen van de brug is eigendom van de gemeente, verpacht aan [redacted] (en even verderop aan [redacted]).

De contactpersoon binnen de gemeente voor dit (en voor watercompensatie) is [redacted]

[redacted]@heemstede.nl

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Ruimtelijk Beleid

Gemeente Heemstede

Van: [redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: donderdag 17 juni 2021 14:20

Aan: [redacted]@heemstede.nl>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>

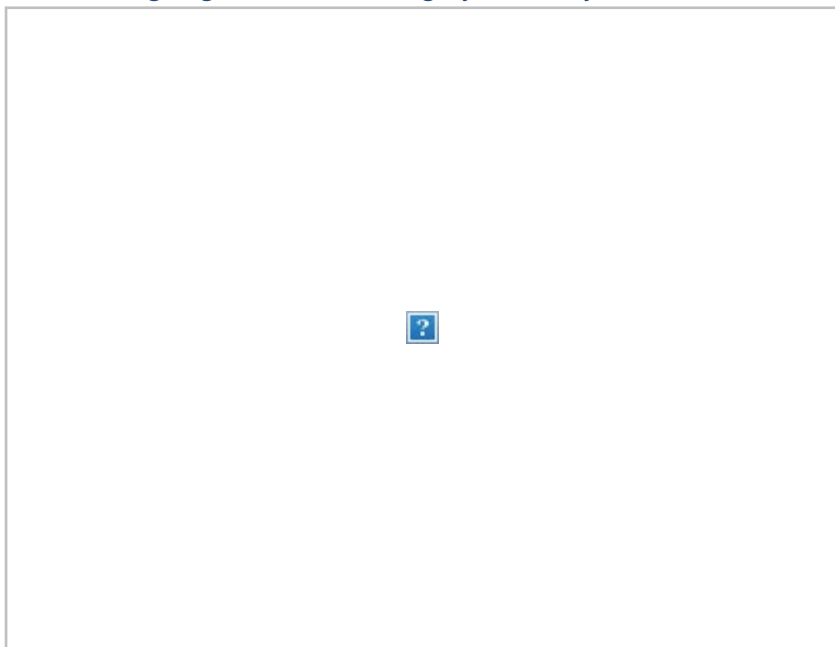
Onderwerp: FW: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

Geachte heer [redacted]

Ik bericht u inzake het project 'Cruquiusbrug'. De bouwcombinatie (VolkerWessels/Hollandia) wil mogelijk op het westelijk terrein (Oude Slot, eigendom gemeente Heemstede, kadastraal bekend als sectie C en nummer 4085) gedeeltelijk gebruik maken van deze gronden. Daar is een beoogde plaatsing van "Ketenpark + parkeerplaats Noord-Westzijde), zie onderstaande afbeelding.

Is het mogelijk om gebruik te maken van deze gronden? Zijn deze gronden vrij van pacht of is deze grond verpacht aan de heer [REDACTED]? Misschien is er een mogelijkheid om het pachtcontract voor een gedeelte te ontbinden?

Ik verneem graag van u wat de mogelijkheden zijn.



Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

*Coördinator Grondverwerving & Vastgoed
directie Beleid, sector Grondzaken*

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

T: (023) 514 [REDACTED]

M: (06) [REDACTED]

E: [REDACTED]@noord-holland.nl

W: www.noord-holland.nl



Van: [REDACTED]@noord-holland.nl>

Verzonden: donderdag 17 juni 2021 12:19

Aan: [REDACTED]@noord-holland.nl>

CC: [REDACTED]@noord-holland.nl>

Onderwerp: RE: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

[REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

(Sr Omgevingsmanager)

T: 06 [REDACTED]

@: [redacted]@noord-holland.nl

NB: ik werk maandag t/m donderdag

Van: [redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: donderdag 17 juni 2021 12:08

Aan: [redacted]@noord-holland.nl>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: RE: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

Hoi [redacted],

De provincie heeft geen pachtcontracten meer lopen met de heer [redacted]. Ik neem aan dat dit een pachtcontract tussen de gemeente Heemstede en de heer [redacted] betreft? Weet jij wie ons contactpersoon is bij de gemeente Heemstede?

Over de voorwaarden van het pachtcontracten van de gemeente en de mogelijkheden om het open te breken kan ik geen uitspraak doen. Dit is aan de gemeente om te beoordelen. Wil je de vraag doorzetten naar de gemeente?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

*Coördinator Grondverwerving & Vastgoed
directie Beleid, sector Grondzaken*

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

T: (023) 514 [redacted]

M: (06) [redacted]

E: [redacted]@noord-holland.nl

W: www.noord-holland.nl



Van: [redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: dinsdag 15 juni 2021 11:50

Aan: [redacted]@noord-holland.nl>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

[redacted],

Wanneer loopt het pacht-contract van het terrein Oude Slot met [redacted] af?

De bouwcombinatie (VolkerWessels/Hollandia) wil mogelijk het westelijk terrein (Oude Slot, eigendom gemeente Heemstede) gebruik maken van deze gronden. Daar staat nu "Ketenpark + parkeerplaats Noord-Westzijde).

Zie hierna:



Weet jij wanneer de pacht-OVK met [REDACTED] afloopt, of wanneer wij die kunnen openbreken?
Evt willen zij dit terrein gaan gebruiken als parkeerterrein en rechts van de brug ketenpark.
Kan jij mij/ons hier binnenkort over berichten?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

(Sr Omgevingsmanager)

T: 06 [REDACTED]

@: [REDACTED]@noord-holland.nl

NB: ik werk maandag t/m donderdag

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted] <[\[redacted\]@raadadvies.nu](mailto:[redacted]@raadadvies.nu)>; [redacted]
Onderwerp: RE: Grond: verkenning gebruik ketenpark.
Datum: dinsdag 24 augustus 2021 11:57:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.png](#)

[redacted],
Kunnen wij in het volgende overleg ook deze uitvraag bespreken>?
- Ketenpark (zie e-mail)
- Watercompensatie (zie separaat e-mailbericht)

Met vriendelijke groet,

[redacted]
(Sr Omgevingsmanager)

T: 06 [redacted]

@: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

NB: ik werk maandag t/m donderdag

Van: [redacted]

Verzonden: dinsdag 10 augustus 2021 11:36

Aan: [redacted] <[\[redacted\]@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl)>

CC: [redacted] <[\[redacted\]@raadadvies.nu](mailto:[redacted]@raadadvies.nu)>; [redacted] <[\[redacted\]@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

Onderwerp: RE: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

[redacted]
Cc: [redacted],
[redacted]

Hoe was je vakantie?

Zie bijgaand.

Is hier al meer over bekend?

Binnenkort samen overleggen? Met jou, [redacted] Dan wil ik [redacted] (cc) van de
aannemingscombinatie laten aanhaken. Fysiek lijkt mij na een jaar in teams aan te bevelen.

Ik neem [redacted] en [redacted] in cc mee.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
(Sr Omgevingsmanager)

T: 06 [redacted]

@: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

NB: ik werk maandag t/m donderdag

Van: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

Verzonden: donderdag 8 juli 2021 14:38

Aan: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

Onderwerp: FW: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

Hoi [redacted]

Zie nogmaals de mail hieronder van 17 juni jl. Ik heb de vraag m.b.t. het gebruik van de gronden
voor het ketenpark al aan de gemeente doorgestuurd. Echter nog geen reactie ontvangen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Coördinator Grondverwerving & Vastgoed

directie Beleid, sector Grondzaken

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

T: (023) 514 [redacted]

M: (06) [redacted]

E: [redacted]@noord-holland.nl

W: www.noord-holland.nl

cid:image001.jpg@01D2DB8D.E0154E10



Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 17 juni 2021 15:13

Aan: [redacted]@heemstede.nl>; [redacted]@heemstede.nl>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: RE: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

Beste [redacted] en [redacted]

Bedankt voor de snelle reactie. [redacted], wil jij verder inhoudelijk een reactie geven op onderstaand verzoek voor het project 'Cruquiusbrug'? Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
*Coördinator Grondverwerving & Vastgoed
directie Beleid, sector Grondzaken*

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

T: (023) 514 [redacted]

M: (06) [redacted]

E: [redacted]@noord-holland.nl

W: www.noord-holland.nl

cid:image001.jpg@01D2DB8D.E0154E10



Van: [redacted]@heemstede.nl>

Verzonden: donderdag 17 juni 2021 15:08

Aan: [redacted]@noord-holland.nl>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@heemstede.nl>

Onderwerp: RE: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

Beste [redacted]

Voor het gebied ten noord-westen van de brug (eigendom [redacted] geldt een agrarische bestemming met een BPL Spaarwoude en omgeving. Dat bemoeilijkt een dergelijk gebruik, ook al is het tijdelijk.

Het gebied ten zuid-westen van de brug is eigendom van de gemeente, verpacht aan [redacted] (en even verderop aan [redacted])

De contactpersoon binnen de gemeente voor dit (en voor watercompensatie) is [redacted] [redacted]@heemstede.nl

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Ruimtelijk Beleid
Gemeente Heemstede

Van: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

Verzonden: donderdag 17 juni 2021 14:20

Aan: [redacted] <[\[redacted\]@heemstede.nl](mailto:[redacted]@heemstede.nl)>

CC: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

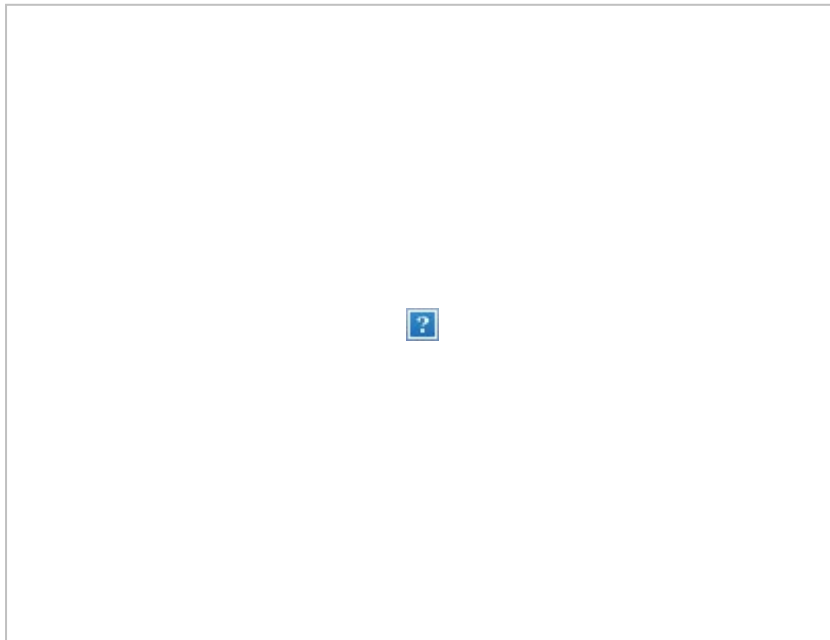
Onderwerp: FW: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

Geachte heer [redacted],

Ik bericht u inzake het project 'Cruquiusbrug'. De bouwcombinatie (VolkerWessels/Hollandia) wil mogelijk op het westelijk terrein (Oude Slot, eigendom gemeente Heemstede, kadastraal bekend als sectie C en nummer 4085) gedeeltelijk gebruik maken van deze gronden. Daar is een beoogde plaatsing van "Ketenpark + parkeerplaats Noord-Westzijde), zie onderstaande afbeelding.

Is het mogelijk om gebruik te maken van deze gronden? Zijn deze gronden vrij van pacht of is deze grond verpacht aan de heer [redacted] Misschien is er een mogelijkheid om het pachtcontract voor een gedeelte te ontbinden?

Ik verneem graag van u wat de mogelijkheden zijn.



Met vriendelijke groet,

[redacted]

*Coördinator Grondverwerving & Vastgoed
directie Beleid, sector Grondzaken*

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

T: (023) 514 [redacted]

M: (06) [redacted]

E: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

W: www.noord-holland.nl



Van: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

Verzonden: donderdag 17 juni 2021 12:19
Aan: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>
CC: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>
Onderwerp: RE: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

[redacted]
Met vriendelijke groet,

[redacted]
(Sr Omgevingsmanager)

T: 06 [redacted]

@: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

NB: ik werk maandag t/m donderdag

Van: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>
Verzonden: donderdag 17 juni 2021 12:08
Aan: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>
CC: [redacted] <rinussad@noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

Hoi [redacted]

De provincie heeft geen pachtcontracten meer lopen met de heer [redacted]. Ik neem aan dat dit een pachtcontract tussen de gemeente Heemstede en de heer [redacted] betreft? Weet jij wie ons contactpersoon is bij de gemeente Heemstede?

Over de voorwaarden van het pachtcontracten van de gemeente en de mogelijkheden om het open te breken kan ik geen uitspraak doen. Dit is aan de gemeente om te beoordelen. Wil je de vraag doorzetten naar de gemeente?

Met vriendelijke groet,

[redacted]
*Coördinator Grondverwerving & Vastgoed
directie Beleid, sector Grondzaken*

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

T: (023) 514 [redacted]

M: (06) [redacted]

E: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

W: www.noord-holland.nl



Van: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>
Verzonden: dinsdag 15 juni 2021 11:50
Aan: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>
CC: [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>
Onderwerp: Grond: verkenning gebruik ketenpark.

[redacted]
Wanneer loopt het pacht-contract van het terrein Oude Slot met [redacted] af?

De bouwcombinatie (VolkerWessels/Hollandia) wil mogelijk het westelijk terrein (Oude Slot, eigendom gemeente Heemstede) gebruik maken van deze gronden. Daar staat nu "Ketenpark + parkeerplaats Noord-Westzijde).

Zie hierna:



Weet jij wanneer de pacht-OVK met [REDACTED] afloopt, of wanneer wij die kunnen openbreken?
Evt willen zij dit terrein gaan gebruiken als parkeerterrein en rechts van de brug ketenpark.
Kan jij mij/ons hier binnenkort over berichten?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

(Sr Omgevingsmanager)

T: 06 [REDACTED]

@: [REDACTED]@noord-holland.nl

NB: ik werk maandag t/m donderdag

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: bruikleenovereenkomst ketenpark
Datum: woensdag 13 oktober 2021 13:21:02
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[Gebruiksovereenkomst grond okt 2021.docx](#)

Goedendag [redacted]

Naar aanleiding van je verzoek om medewerking van de gemeente Heemstede om een deel van het weiland bij de Cruquiusbruggen te mogen gebruiken voor een ketenpark en parkeerplaats, heb ik in concept een bruikleenovereenkomst opgesteld. Deze is bijgevoegd. Deze is nog voorzien van nog in te vullen delen en een paar opmerkingen. Ik moet deze ook nog intern bespreken wat tot aanpassingen/aanvullingen kan leiden. Ik stel voor deze eerst een keer met elkaar te bespreken. Als jij een paar momenten aangeeft waarop je gelegenheid hebt, plan ik een bijeenkomst in. Voor zover nu bekend is het aangaan van de overeenkomst gemandateerd aan de 'behandelend ambtenaar' en hoeft niet via het college.

Reageer je nog op mijn emailbericht over de watercompensatie?

Ik hoor graag van je.

Groet,



[redacted]
Afdeling Ruimtelijk Beleid

023- [redacted] | [redacted]@heemstede.nl | Raadhuisplein 1 | 2101 HA | Heemstede
 werkdagen ma, di, wo, do

BRUIKLEENOVEREENKOMST GROND

ONDERGETEKENDEN

1. de gemeente Heemstede, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door, <.....functie.....>, daartoe aangewezen door de burgemeester van Heemstede krachtens artikel 171, Gemeentewet en artikel 10:12, Algemene wet bestuursrecht, bij besluit d.d., kenmerk, hierna te noemen: "**Gemeente**" of "**bruikleengever**";

EN

2. Provincie Noord-Holland, gevestigd / wonende te Dreef 3, 2012 HR Haarlem, hierna te noemen "**bruiklener**",

IN AANMERKING NEMENDE:

- dat bruikleengever aan bruiklener tijdelijk in gebruik wenst te geven, gelijk deze van bruikleengever tijdelijk wenst te gebruiken, de aan haar in eigendom toebehorende stuk grond ter grootte van 9.300m², gelegen Cruquiusweg ongenummerd te Heemstede, kadastraal bekend gemeente Heemstede, sectie C, nummer 4085 (ged.), hierna te noemen "het perceel";
- dat bruikleengever en bruikleennemer uitdrukkelijk niet beogen om een huurovereenkomst ter zake van het perceel te sluiten;
- het in bruikleen gegeven stuk grond wordt gebruikt als ketenpark en parkeerplaats tijdens de werkzaamheden renovatie en vervanging van de twee bruggen over de Ringvaart;
- het stichten en onderhouden van eventuele opstallen op het stuk grond altijd door en voor rekening van bruiklener geschiedt;
- de Gemeente geen eigenaar is en ook niet door natrekking zal worden van de eventueel door bruiklener te plaatsen opstal(len);
- dat partijen hun rechtsverhouding uit dien hoofde nader wensen te regelen.

ZIJN OVEREENGEKOMEN:

De percelen, bestemming

1.1 Bruikleengever geeft aan bruiklener **om niet** in gebruik en bruiklener neemt van bruikleengever **om niet** in gebruik het perceel, gelegen Cruquiusweg ongenummerd te Heemstede, kadastraal bekend gemeente Heemstede, sectie C, nummer 4085 (ged.), welk perceel nader is aangegeven op de als bijlagen bij deze overeenkomst gevoegde en daarvan deel uitmakende door partijen geparafeerde tekening en een door partijen geparafeerd proces-verbaal van oplevering waarin een beschrijving van de staat van het perceel wordt gegeven, eventueel aangevuld met door partijen geparafeerde foto's.

1.2 Het perceel zal door of vanwege bruiklener uitsluitend worden bestemd om te worden gebruikt als ketenpark en parkeerplaats tijdens de renovatie en vervanging van de twee bruggen over de Ringvaart.

1.3 Het is bruiklener niet toegestaan zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van bruikleengever een andere bestemming aan het perceel te geven dan omschreven in 1.2.

Duur, verlenging en opzegging

2.1 Voor het perceel wordt de overeenkomst aangegaan voor de duur van , ingaande op en lopende tot en met .

2.2 Na het verstrijken van de in 2.1 genoemde periode eindigt de overeenkomst van rechtswege zonder dat daartoe opzegging is vereist.

Verlenging indien noodzakelijk?

Vergoeding

3.1 Bruikleener is aan bruikleengever geen vergoeding verschuldigd uit hoofde van deze overeenkomst.

3.2 Kosten voortkomende uit het gebruik van het perceel, waaronder kosten van bijkomende leveringen en diensten, komen voor rekening van bruikleener.

Leveringen en diensten

4.1 Partijen komen overeen dat bruikleener voor eigen rekening en risico overeenkomsten aangaat voor de levering van de gewenste nutsvoorzieningen ten behoeve van de percelen.

4.2 Als door of vanwege bruikleengever te verzorgen bijkomende leveringen en diensten komen partijen overeen:

-

Ontsluiting op Cruquiusweg door én voor rekening en risico provincie

Oplevering bij beëindiging

5 Na het beëindigen van deze overeenkomst dient bruikleener voor zijn rekening en risico de grond schoon en leeg op te leveren. Eventuele opstallen en aansluitingen op het gemeenteriool en de waterleiding dienen te zijn verwijderd. Bij beëindiging van deze overeenkomst zal bruikleengever de grond inspecteren. Indien de oplevering niet of niet naar behoren is geschied, zal bruikleengever dit alsnog voor rekening en risico van bruikleener (doen) uitvoeren.

Provincie is zich bewust van hoge natuurlijke en landschappelijke waarden van het gebied (o.m. in Omgevingsverordening NH2020 aangewezen als BPL), neemt maatregelen om beschadiging hiervan te voorkomen en weet dat mogelijk extra maatregelen moeten worden genomen.

Overdracht rechten

6 Het is de bruikleener niet toegestaan zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van bruikleengever rechten uit deze overeenkomst over te dragen. Het is niet toegestaan deze bruikleenovereenkomst grond in ondergebruik te geven of de eventuele opstallen (deels) te verhuren/in bruikleen te geven.

Aansprakelijkheid

7 Bruikleener is aansprakelijk voor alle schade die bruikleengever en derden lijden als gevolg van een niet goede of niet tijdige uitvoering van deze overeenkomst, waaronder nadrukkelijk begrepen eventuele bodemverontreiniging, door de bruikleener en vrijwaart bruikleengever tegen aanspraken van derden. Hieronder is mede begrepen de aansprakelijkheid van bruikleengever op grond van art. 6:174 van het Burgerlijk Wetboek (behoudens grove schuld of opzet van bruikleengever).

Domicilie, schriftelijke communicatie van verzoeken en klachten

8.1 Vanaf de ingangsdatum van de bruikleenovereenkomst worden alle mededelingen van bruikleengever aan bruikleener in verband met de uitvoering van de bruikleenovereenkomst gericht aan het adres,

8.2 Alle mededelingen van bruikleener aan bruikleengever in verband met de uitvoering van de bruikleenovereenkomst gericht aan het adres **< adres gemeente Heemstede of mailadres gemeentelijk opzichter>**.

8.3 Bruikleener zal bruikleengever schriftelijk op de hoogte stellen van verzoeken en klachten. In noodgevallen kan dit ook mondeling geschieden, waarna bruikleener de klacht of het verzoek zo spoedig mogelijk schriftelijk aan bruikleengever bevestigt.

Bijzondere bepalingen

9.1 **Bruikleengever** zal, voor aanvang gebruik door bruikleener, een 0-meting van de bodem uitvoeren om vast te stellen of er sprake is van enige vorm van bodemverontreiniging. Bruikleener betaalt de kosten van dit onderzoek.

9.2 Bij einde gebruik zal **bruikleengever** opnieuw onderzoek laten doen naar mogelijke bodemverontreiniging. Ook dit onderzoek is voor rekening bruikleener.

9.3 Bruikleener is aansprakelijk voor vervuiling van de grond welke uit beide onderzoeken blijkt. Bruikleener zal in geval van vervuiling aan bruikleengever een voorstel doen voor sanering.

9.4 Bruikleener zal bij einde gebruik het grasland opnieuw inzaaien.

Aldus opgemaakt en ondertekend in tweevoud te Heemstede,

Bruikleengever,
Namens burgemeester en wethouders van Heemstede,

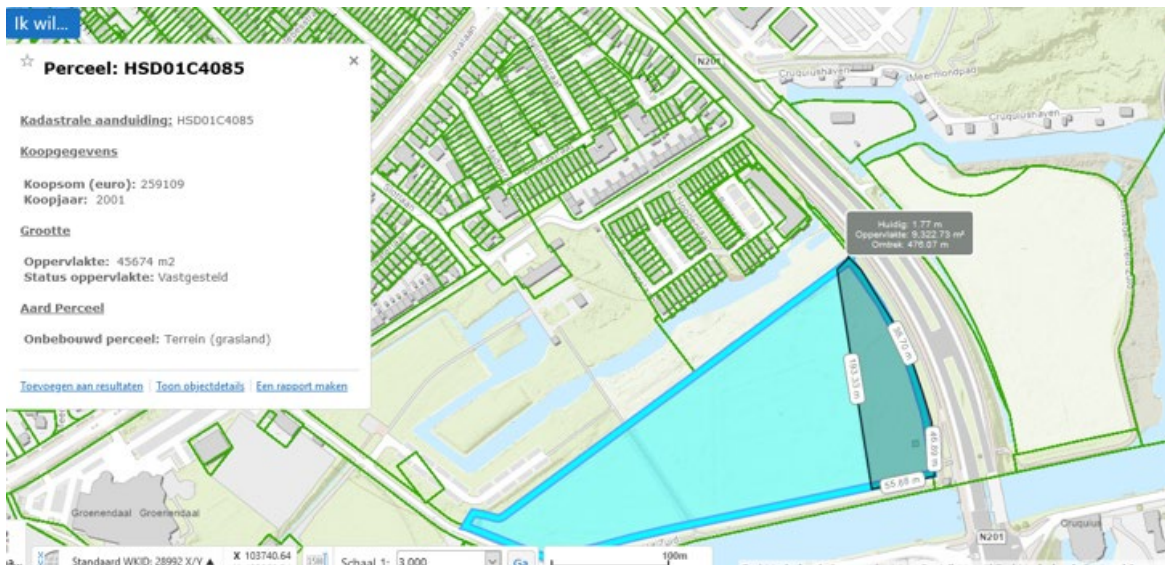
Bruikleener,
Namens Provincie Noord-Holland,

< Naam >

< Naam >

Bijlagen:

1. bruikleentekening
2. proces-verbaal van oplevering
3. bodemonderzoek 0-meting



Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: bruikleenovereenkomst ketenpark
Datum: maandag 1 november 2021 09:12:00
Bijlagen: [image005.jpg](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)

Bijgaand

Met vriendelijke groet,

[redacted]

(Sr Omgevingsmanager)

T: 06 [redacted]

@: [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

NB: ik werk maandag t/m donderdag

Van: [redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: donderdag 28 oktober 2021 13:42

Aan: [redacted]j@noord-holland.nl>

CC: [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]

[redacted]. [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: RE: bruikleenovereenkomst ketenpark

Hallo [redacted]

Ja, het is goed om grondzaken te betrekken en dat wij samen met het projectteam de tekst van de bruikleenovereenkomst vaststellen.

Ik heb een eerste check gedaan op de overeenkomst en daar staat in artikel 6 dat het *'de bruiklener niet is toegestaan de rechten uit de bruikleenovereenkomst over te dragen'*. Om de aannemer die het werk gaat uitvoeren ook de beschikking en toegang te geven over dit ketenpark/ werkterrein denk ik dat het verstandig is om het volgende artikel nog toe te voegen aan deze overeenkomst:

Artikel Uitvoering werkzaamheden

1. Ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden aan de Cruquiusbrug en het gebruik van het perceel als ketenpark verstrekt bruiklener opdracht aan één of meer aannemers (hierna te noemen "de aannemer").
2. Bruikleengever verleent bruiklener toestemming voor het laten uitvoeren van werkzaamheden door de aannemer en biedt bruiklener en de aannemer toegang tot de percelen en waarborgt de vrije beschikbaarheid hiervan.
3. Bruikleengever verleent bruiklener toestemming om het perceel door derden geheel/gedeeltelijk te gebruiken als ketenpark / werkterrein t.b.v. de renovatie van de Cruquiusbrug .

Met vriendelijke groet,

[redacted]

*Coördinator Grondverwerving & Vastgoed
directie Beleid, sector Grondzaken*

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

T: (023) 514 [redacted]

M: (06) [redacted]

E: [redacted]@noord-holland.nl

W: www.noord-holland.nl

cid:image001.jpg@01D2DB8D.E0154E10



Van: [redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: donderdag 28 oktober 2021 11:00

Aan: [redacted]@noord-holland.nl>

CC: [redacted]@Noord-Holland.nl>

Onderwerp: FW: bruikleenovereenkomst ketenpark

[redacted]
Loopt dit?

Dit is de 2^e keer, dat ik dit verzoek indien bij jullie. De 1^e keer was twee weken geleden.

Graag actie ☺

Met vriendelijke groet,

[redacted]
(Sr Omgevingsmanager)

T: 06 [redacted]

@: [redacted]@noord-holland.nl

NB: ik werk maandag t/m donderdag

Van: [redacted]

Verzonden: woensdag 13 oktober 2021 13:35

Aan: [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>

CC: [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: FW: bruikleenovereenkomst ketenpark

@ [redacted]: FYI. Zie bijgaand. Vers vd pers

[redacted]: Zie bijgaand. Willen jullie (Grond) hier iets van vinden, en meelopen in verdere besprekingen? Zal ik aan de gemeente gaan voorstellen, dat jullie (Grond) dit oppakken? En dat wij (voor de laatste fase) gaan afstemmen met de aannemer (die uiteindelijk de gronden gaat gebruiken) om de juiste data en periodes ingevuld te krijgen?

Met vriendelijke groet,

[redacted]
(Sr Omgevingsmanager)

T: 06 [redacted]

@: [redacted]@noord-holland.nl

NB: ik werk maandag t/m donderdag

Van: [redacted]@heemstede.nl>

Verzonden: woensdag 13 oktober 2021 13:20

Aan: [redacted]@noord-holland.nl>

CC: [redacted]@heemstede.nl>; [redacted]@heemstede.nl>

Onderwerp: bruikleenovereenkomst ketenpark

Goedendag [redacted]

Naar aanleiding van je verzoek om medewerking van de gemeente Heemstede om een deel van het weiland bij de Cruquiusbruggen te mogen gebruiken voor een ketenpark en parkeerplaats, heb ik in concept een bruikleenovereenkomst opgesteld. Deze is bijgevoegd. Deze is nog voorzien van nog in te vullen delen en een paar opmerkingen. Ik moet deze ook nog intern bespreken wat tot aanpassingen/aanvullingen kan leiden. Ik stel voor deze eerst een keer met

elkaar te bespreken. Als jij een paar momenten aangeeft waarop je gelegenheid hebt, plan ik een bijeenkomst in. Voor zover nu bekend is het aangaan van de overeenkomst gemandateerd aan de 'behandelend ambtenaar' en hoeft niet via het college.

Reageer je nog op mijn emailbericht over de watercompensatie?

Ik hoor graag van je.

Groet,



[Redacted name]

Afdeling Ruimtelijk Beleid

023- [Redacted] | [Redacted]@[heemstede.nl](mailto:[Redacted]@heemstede.nl) | Raadhuisplein 1 | 2101 HA | Heemstede

werkdagen ma, di, wo, do