



Hoogheemraadschap van
Rijnland

INGEKOMEN 22 JULI 2014

uw kenmerk:

uw brief van:

ons kenmerk:

bijlagen:

inlichtingen:

doorkiesnummer:

onderwerp:

14.45271 DIG-3778

Provincie Noord-Holland
t.a.v. de heer
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Klanteisen HOV Schiphol

Leiden, **18 JULI 2014**

Geachte heer ,

In de voorbije maanden is er intensief overleg gevoerd met het hoogheemraadschap van Rijnland over de HOV Schiphol. Eerder is met u gesproken over de klanteisen. De klanteisen geven aan waar specifiek tijdens de uitvoering en het ontwerp rekening mee moet worden gehouden. Zij vloeien voort uit de beleidsregels en de leggergegevens van Rijnland en gaan uit van het ontwerp dat door de provincie Noord-Holland aan Rijnland is voorgelegd.

Eerder zijn u per mail klanteisen toegestuurd. Naar aanleiding van het laatste ontwerp menen wij een aantal klanteisen te moeten aanpassen. In de bijlage treft u de gewijzigde klanteisen aan. De klanteisen in paragraaf 1.1 zijn gewijzigd. De overige zijn onveranderd gebleven.

Wij vertrouwen erop dat u de klanteisen meeneemt bij de verdere uitwerking van het plan. In geval u vragen heeft over de inhoud van deze brief, kunt u zich richten tot de heer () of heer ().

Hoogachtend,

Namens dijkgraaf en hoogheemraden,

ba.

hoofd afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening

Bijlage A

Klanteisen

Voor werken in, nabij en op de waterkeringen en wateren heeft Rijnland beleidsregels. Hieronder worden de, voor de Schipholdijk, belangrijkste beleidsregels en richtlijnen weergegeven. Afhankelijk van het soort (bouw)werk of constructie, kunnen aanvullende eisen en randvoorwaarden worden gesteld.

1. Waterkeringen

1.1 Algemeen

1. Het ontwerp en de dimensionering van de dijk dient te gebeuren aan de hand van de beleidsregels en het leggerprofiel van Rijnland en de normen (leidraden) die door het ENW en de Stowa zijn opgesteld.
2. Tijdens het gehele proces moet over de gehele lengte een (tijdelijke) kering of volwaardige vervangende waterkerende (verankerde) damwandconstructie aanwezig zijn. Een (tijdelijke) kering moet een kruinbreedte hebben van 1,5 m en een hoogte van NAP 0,0 m. Het binnen- en buitentalud en /of het ontwerp van de damwandscherm moet in overleg met Rijnland aan de hand van het leggerprofiel van de kering en / of stabiliteits- en sterkteberekeningen worden bepaald. Hierbij moet worden uitgegaan van IPO-klasse V en de aanwezige bovenbelasting tijdens de uitvoering.
3. De weg inclusief funderingsmateriaal moet buiten het profiel van vrije ruimte van de regionale kering worden aangebracht, waarbij rekening wordt gehouden met te verwachten zettingen over 30 jaar. Middels berekeningen en metingen dient te worden aangetoond dat hieraan wordt voldaan. In het andere geval moet een volwaardige vervangende waterkerende (damwand)constructie, met een levensduur van minimaal 100 jaar worden aangebracht.
4. Er mogen geen open ontgravingen plaatsvinden binnen het profiel van de (tijdelijke) waterkering.
5. In geval er voor wordt gekozen de kruin van de kering te verleggen, moeten alle niet waterkerende objecten binnen het leggerprofiel van de kering tot een diepte van NAP -1,5 m, ter beoordeling van Rijnland, worden verwijderd.
6. De kering (kruin en binnentalud) moet met een overhoogte van 0,20 m worden opgeleverd. De restzetting moet minimaal zijn. Ten behoeve van de kruin van de kering moet er een ruimte van 2,5 m worden vrijgehouden. Binnen deze strook mag er geen verharding of mogen er andere niet waterkerende objecten (met uitzondering van kabels en mantelbuizen) worden aangebracht.
7. Binnen de kernzone van de waterkering mag er geen grond of materiaal opgeslagen worden. In principe is het rijden over keringen (met uitzondering van de verkeerswegen waarvoor een maximum belasting van 50 ton wordt aangehouden) of het hebben van materieel met een gewicht van meer dan acht ton op keringen en de Schipholdijk aan een vergunning gebonden. Het uitvoeren van de werkzaamheden vanaf het water verdient de voorkeur.
8. Tijdens de uitvoering moet de (binnen- en buitenwaartse)stabiliteit van de kering voldoen aan de veiligheidsnormen (IPO-klasse V). In de berekening van de stabiliteit dient de belasting van het materieel op de dijk te worden