



**Nota zienswijzen
en staat van wijzigingen
bestemmingsplan “Vervoersknoop Bleizo”**

**Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0156-VAST
Corsanummer: T16.06209
7 juli 2016**

Inhoudsopgave	Blz.
Hoofdstuk 1 Zienswijzen	2
1.1 Inleiding	2
1.2 Procedure	2
1.3 Zienswijzen en gemeentelijke reactie en conclusie per zienswijze	2
1.4 Eindconclusie zienswijzen	6
 Hoofdstuk 2 Staat van wijzigingen	 7
2.1 Inleiding	7
2.2 Ambtshalve wijzigingen en motivering	7

1. ZIENSWIJZEN

1.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. De Nota zienswijzen bevat een overzicht van de gevolgde procedure (par. 1.2), een weergave van de zienswijze en een gemeentelijke reactie op deze zienswijze, waarbij met redenen omkleed wordt aangegeven op welke punten al dan niet aanpassing van het bestemmingsplan wordt overgegaan (par. 1.3) en een eindconclusie (par. 1.4).

1.2 Procedure

Op 9 februari 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan Vervoersknoop Bleizo en besloten het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken gedurende een periode van 6 weken ter inzage te leggen. Op 10 februari 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten medewerking te verlenen aan de gemeentelijke coördinatieregeling ex artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening voor het project Vervoersknoop Bleizo. Dit betekent dat tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan Vervoersknoop Bleizo (grondgebied Lansingerland) ook het ontwerpbestemmingsplan Vervoersknoop Bleizo voor het grondgebied van de gemeente Zoetermeer en de ontwerpomgevingsvergunning (hiervoor is het college van burgemeester en wethouders van Lansingerland het bevoegd gezag) ter inzage zijn gelegd.

Met ingang van 23 februari 2016 kon gedurende een periode van 6 weken een zienswijze worden ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Hiervan is op de gebruikelijke wijze kennis gegeven door een publicatie in de Staatscourant en het Gemeenteblad van 22 februari 2016.

1.3 Zienswijze en gemeentelijke reactie en conclusie

De volgende zienswijze is ontvangen:

1. Dunea, 4 april 2016 (I16.04137)

De ontvangen zienswijze is hieronder (ambtshalve) kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar.

	INHOUD ZIENSWIJZE	BEANTWOORDING
1. Dunea		
1.1.	Naar de mening van Dunea is bij het tot stand komen van het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden met de waterleiding van Dunea. Gelet op het belang van de watervoorziening van de omliggende gebieden, waarbij Dunea haar wettelijke taak op dit gebied dient uit te voeren, heeft de gemeenteraad dit belang onvoldoende bij de geplande ontwikkelingen betrokken.	Met Dunea en zijn rechtsvoorgangers is sinds 6 maart 2008 overleg over het project Vervoersknoop Bleizo. Gaandeweg is in goed onderling overleg gekomen tot technische verkenning en oplossingen inzake de vereniging van het station met de leidingen van Dunea. Daarbij is afgesproken de BAL-1, BAL-2 en rond 500 waterleiding te verleggen, dan wel aan te passen. De BAL-2 is inmiddels verlegd. De rond 500 waterleiding wordt nu verlegd. Voor de BAL-1 wordt een aanpassing door Dunea voorbereid. Hierbij wordt een deel van de leiding uitgevoerd in 'staal'.

		Alle verslagen van deze overleggen zijn als bijlage bij deze nota bijgevoegd. In het vervolg op het bovenstaande proces is op aandringen van Dunea op 24 maart 2015 een Verzoek tot aanpassing voor de BAL-1 verstuurd. Hierin is door ProRail een technische oplossing aangedragen en een kostenverdelingsvoorstel gedaan. In het kader van het overleg ex art 3.1.1 Bro heeft Dunea specifiek over de te verleggen leidingen een reactie gestuurd, die in het bestemmingsplan zo veel als mogelijk is verwerkt. Gelet op de gevoerde overleggen en de ingediende overlegreactie betreuren wij het dat Dunea deze zienswijze heeft ingediend. In het bestemmingsplan zijn de belangen van Dunea planologisch voldoende geborgd. De gekozen technische oplossing is mogelijk op basis van het bestemmingsplan. Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.2.	Zoals Dunea de behandelend ambtenaar van de gemeente Lansingerland reeds per e-mail heeft laten weten, dient naar haar mening de exacte ligging van haar leidingen (en niet de ontwerptracés) te worden opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan. De praktijk wijst namelijk nog al eens uit dat tussen de exacte ligging en de ontwerptracés afwijkingen kunnen bestaan.	De verbeelding is aangepast op basis van de meest recente (ontwerp)leidingtracés zoals ontvangen van Dunea. In verband hiermee is in het bestemmingsplan voor het grondgebied van de gemeente Lansingerland het bouwvlak voor het nieuwe station iets verkleind, zodat het niet samenvalt met de dubbelbestemming Leiding – Water. Mocht het definitieve tracé afwijken van het op de verbeelding opgenomen tracé, dan kan de wijzigingsbevoegdheid in artikel 15 lid 15.2 onderdeel e worden toegepast. Dit onderdeel van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.3.	In aanvulling hierop wijst Dunea erop dat op een aantal punten voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende onderzoek is uitgevoerd en dat het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende is gemotiveerd. Dit ziet onder andere op de volgende aspecten:	
	<u>Milieu:</u> Voorafgaand aan het ontwerpbestemmingsplan is geen milieueffectrapportage opgesteld. Er is sprake van de aanleg/wijziging van een bovengrondse spoorweg. Daarom meent Dunea dat ten onrechte geen m.e.r. heeft plaatsgevonden.	Er is geen sprake van een wijziging of uitbreiding van een spoorweg over een lengte van 5 km of meer. Voor de Vervoersknoop Bleizo is, gelet op de beoogde activiteiten, op basis van de activiteiten uit de C en D-lijst van het Besluit m.e.r. en de bijbehorende drempelwaarden geen sprake is van een directe (formele) mer-(beoordelings)plicht. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 5.1 van de plantoelichting. Dat geen

		sprake is van belangrijke gevolgen voor het milieu blijkt ook uit paragraaf 5.1 en de andere onderzoeksparagrafen.
	<u>Geluid:</u> Ten aanzien van geluid is geoordeeld dat een nieuw te realiseren treinstation geen gevolgen heeft voor de (geluid)emissies van het spoor. Dit is, gelet op het feit dat een nieuw treinstation meer treinverkeer genereert dat remt en optrekt, zonder toelichting – die ontbreekt – onbegrijpelijk en onjuist.	Als gevolg van dit bestemmingsplan is er geen sprake van toename van het treinverkeer. Het geluidproductieplafond voor de spoorweg blijft ongewijzigd. ProRail heeft dit bevestigd. Door de lagere snelheid van de treinen zal de geluidemissie afnemen. De berekende geluidsbelastingen zijn derhalve worst-case. Paragraaf 5.2 van de plantoelichting is op dit punt aangevuld.
	<u>Natuur:</u> Ten aanzien van de Flora- en faunawet wordt ten onrechte geoordeeld dat de aantasting van (nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van) dieren, (met name) aanwezige vogels (wier aanwezigheid niet kan worden uitgesloten op grond van vervolgonderzoek), niet aan de realisering van het plan in de weg staat. Immers, het staat niet vast dat er voor het aantasten van nesten e.d. van vogels geen verbod geldt of ontheffing nodig is op grond van de Flora- en faunawet.	Uit het Vervolgonderzoek ecologie Bleizo d.d. 21 januari 2016 blijkt dat de aanwezigheid van jaar- rond beschermde nesten van vogels in het plan- gebied kan worden uitgesloten. Het nest van een zwarte kraai is niet jaar- rond beschermd. Tevens wordt gewerkt volgens de gedragscode F&F Zoetermeer, waarmee ook wordt voldaan aan de algemene zorgplicht. Voorts worden passende maatregelen genomen om te voorkomen dat vogels zich nestelen.
	Ook met betrekking tot andere aspecten zoals bodem, (trilling)hinder, water, luchtkwaliteit en verkeer is Dunea van mening dat het ontwerpbestemmingsplan onvolledig is en dat in elk geval onvoldoende onderzoek terzake heeft plaatsgevonden.	Wij stellen voorop dat deze stelling niet is onderbouwd. Ten aanzien van de aspecten bodem, water, luchtkwaliteit en verkeer wijzen wij op hetgeen in de paragrafen 5.3, 5.5, 5.4 en 4.3 van de plantoelichting is vermeld. Met betrekking tot het aspect bodem voegen wij hieraan toe dat er sinds 2010 geen relevante wijzigingen hebben plaatsgevonden die invloed kunnen hebben op de bodemkwaliteit. De conclusies van het in 2010 uitgevoerde verkennend bodemonderzoek zijn daarom nog steeds actueel. Een oplegnotitie met deze strekking is aan bijlage 5 bij de plantoelichting toegevoegd. Vastgesteld is dat de bodemkwaliteit geen beperkingen oplevert voor de toekomstige ontwikkeling van het station. Ten aanzien van het aspect trillinghinder merken wij het volgende op. In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, waarin de zorg voor een goede ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Door reclamant is op geen enkele wijze onderbouwd met cijfers of aannemelijk gemaakt dat de realisatie van het station leidt tot trillinghinder voor de in de omgeving aanwezige functies. Aangezien het bestemmingsplan de aanleg

		van een halte mogelijk maakt en niet een wijziging van het treinverkeer is het aspect trillingen niet onderzocht. Daarbij hebben wij ook de relatief grote afstanden tot gebouwen en andere voor trilling gevoelige functies in aanmerking genomen.
	Ook is Dunea van mening dat de regels uit het ontwerpbestemmingsplan niet uitvoerbaar zijn.	Deze stelling is niet onderbouwd. Wij delen deze mening niet.
		Dit onderdeel van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. De plantoelichting is aangevuld.
1.4.	Gelet op het voorgaande verzoekt Dunea de gemeenteraad van Zoetermeer dan ook het Ontwerpbestemmingsplan voor het grondgebied van Zoetermeer niet, althans niet ongewijzigd, vast te stellen.	Naar aanleiding van de zienswijze is de verbeelding aangepast en is de plantoelichting op diverse onderdelen aangevuld.

1.4 Eindconclusie zienswijze

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan op de volgende onderdelen:

1. Op de verbeelding is de ligging van de dubbelbestemming Leiding - Water aangepast op basis van de meest recente tekeningen van Dunea. In verband hiermee is het bouwvlak voor het nieuwe station iets verkleind.
2. In paragraaf 5.1 (Strategische milieubeoordeling) van de plantoelichting is tabel 5.1 aangevuld met onderdeel D 8.1 uit het Besluit m.e.r.. Paragraaf 5.1 is voorts aangevuld met een onderbouwing dat niet aan de in tabel 5.1 genoemde drempelwaarden wordt voldaan.
3. Paragraaf 5.2 (Geluidhinder) van de plantoelichting is aangevuld met een motivering dat het geldende geluidproductieplafond voor het spoor niet wordt overschreden.
4. Paragraaf 5.3 (Bodem) van de plantoelichting is aangevuld met onder andere een verwijzing naar de oplegnotitie en dat de conclusies van het bodemonderzoek valide zijn.
5. Aan bijlage 5 van de plantoelichting is een oplegnotitie toegevoegd. Hierin is vermeld dat er sinds 2010 geen relevante wijzigingen hebben plaatsgevonden die invloed kunnen hebben op de bodemkwaliteit en dat de conclusies van het verkennend milieukundig bodemonderzoek daarom nog steeds gelden.

2. STAAT VAN WIJZIGINGEN

2.1 Inleiding

Op basis van een ambtshalve beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan Vervoersknoop Bleizo zijn enkele wijzigingen doorgevoerd. Paragraaf 2.2 bevat een overzicht.

2.2 Ambtshalve wijzigingen en motivering

1. In artikel 4 lid 4.3.3 is de zinsnede 'water' gewijzigd in de zinsnede '4.3.2'. Dit betreft een verduidelijking in de verwijzing, geen inhoudelijke aanpassing.
2. Op de verbeelding is de ligging van de dubbelbestemming Leiding - Brandstof aangepast op basis van actuele gegevens van het nieuwe tracé. Het oude tracé is verwijderd.
3. In de toelichting zijn diverse tekstuele verbeteringen doorgevoerd. Dit betreft verbeteringen gerelateerd aan de laatste stand van zaken en redactionele verbeteringen. Daarnaast hebben enkele inhoudelijke aanpassingen plaatsgevonden. Hieronder worden de paragrafen met de voornaamste wijzigingen genoemd:
 - Paragraaf 5.7 (Externe veiligheid) is aangevuld vanwege de beoogde aanpassing en verlegging van de CO₂-leiding.
 - Paragraaf 6.2.6 (Dubbelbestemmingen) is aangevuld met een algemene alinea over de dubbelbestemmingen.
 - Paragraaf 7.2 (Maatschappelijke uitvoerbaarheid) is aangevuld met de periode van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en een verwijzing naar de Nota zienswijzen.
4. De naam van het digitale bestemmingsplan (zoals deze te zien is op www.ruimtelijkeplannen.nl) is gewijzigd in Vervoersknoop Bleizo. Hier stond per abuis de naam Knooppunt Bleizo.
5. Op de digitale verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan ontbraken abusievelijk de functieaanduidingen, bouwvlakken en maatvoeringsaanduidingen. Deze zijn toegevoegd aan de digitale verbeelding van het bestemmingsplan.

Besprekingsverslag

Plaats
De Bilt, 10 maart 2008

Referentienummer
ICS-99393136-PK

Kenmerk
242713

Plaats bespreking
Stadhuis Zoetermeer, 6 maart 2008

Aanwezig

[REDACTED]	DZH
[REDACTED]	DZH
[REDACTED]	gemeente Zoetermeer
[REDACTED]	gemeente Zoetermeer
[REDACTED]	Grontmij Maunsell ICS

Afwezig

-

Kopie aan

[REDACTED]	Grontmij Maunsell ICS
[REDACTED]	Grontmij Maunsell ICS
[REDACTED]	Grontmij Maunsell ICS
[REDACTED]	Grontmij Maunsell ICS

Betreft

Ontwerp Verlengde Oosterheemlijn Zoetermeer

1 Inleiding

Gemeente Zoetermeer gaat de huidige Oosterheemlijn (Randstadrail) verlengen. Vanaf het huidige eindpunt aan de Australiëweg wordt de Oosterheemlijn doorgetrokken tot voorbij rijksweg A12 over een lengte van ca. 1,5 km. Er komen drie haltes, waarbij de laatste halte tevens een overstap wordt op de trein Den Haag-Gouda.

Grontmij is momenteel bezig met het ontwerp voor de Verlengde Oosterheemlijn (VOHL). De VOHL wordt een spoorbaan in ophoging, deels in aardebaan en bij kruising met wegen en spoor komen kunstwerken. Het tracé is voor het ontwerp in twee delen geknipt, in een voorlopig ontwerp vanaf de huidige Oosterheemlijn/Australiëweg tot en met de kruising met de Bleiswijkseweg en in een schetsontwerp met zes varianten bij de kruising met rijksweg A12 en het spoor Den Haag-Gouda.

Naast de aanleg van de Oosterheemlijn zijn er diverse andere ontwikkelingen in dit gebied:

- TenneT is bezig met een tracéstudie voor de aanleg van een nieuwe 380kV-hoogspanningsverbinding vanaf Wateringseveld via Zoetermeer naar Beverwijk
- Gemeente Zoetermeer is in overleg met TenneT om het huidige 380kV-hoogspanningstation verplaatsen naar de zuidzijde van de A12.
- Rijkswaterstaat is bezig om met de voorbereidingen voor een wegverbreding tussen Zoetermeer en Gouda en wil daarnaast een ruimtereservering voor een toekomstige extra verbreding
- Prorail wil het spoor Den Haag-Gouda verdubbelen.

- Aan de noordzijde en zuidzijde van de A12 worden bedrijventerreinen ontwikkeld door gemeente Zoetermeer en Lansingerland.

2 Eisen Duinwaterbedrijf Zuid-Holland

Grontmij heeft een inventarisatie gedaan van alle aanwezige kabels en leidingen binnen het projectgebied. In totaal zijn er ca 100 kabels en leidingen aanwezig. Aan de zuidzijde van de het spoor is een leidingstrook met 5 grote leidingen:

- 12" brandstofleiding van DPO;
- 24" CO₂-leiding;
- Ø 1600 waterleiding BAL2 van DZH;
- Ø 500 waterleiding van DZH;
- 12" gasleiding van Gasunie.

Bij het ontwerp voor de VOHL wordt rekening gehouden met de ligging van deze leidingen. Met alle leidingbeheerders wordt gesproken over de eisen.

Duinwaterbedrijf Zuid-Holland heeft diverse waterleidingen in beheer binnen het projectgebied van de VOHL. Naast de waterleidingen BAL 2 en Ø 500 in de leidingstrook aan de zuidzijde van de A12, ligt er een Ø 1400 waterleiding BAL 1 tussen rijksweg en spoor en er ligt een waterleiding Ø 315 parallel aan de Bleiswijkseweg. Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de ligging van deze leidingen en wordt getracht deze leidingen zoveel mogelijk te laten liggen. Doel van dit overleg is om de eisen van DZH te inventariseren.

2.1 BAL 1

De waterleiding BAL 1 (Bergambachtleiding) is aangelegd in 1953 en voert rivierwater naar de duinen in Scheveningen. De BAL 1 is een Ø 1400 betonnen leiding. Ter hoogte van de VOHL ligt de leiding parallel aan rijksweg A12 en spoor. De leiding ligt overal met vergunning.

DZH meldt dat de leiding nog in uitstekende staat is. Bij diverse verleggingen zijn de verwijderde leidingen geïnspecteerd. Bij werkzaamheden in de nabijheid van de leidingen mag de leiding een maximale hoekverdraaiing van 0,1 % hebben.

Uitgangspunt is dat de BAL 1 kan blijven liggen. Bij de kruising met de rijksweg A12 en het spoor Den Haag-Gouda wordt rekening gehouden met de toekomstige uitbreidingen van de rijksweg en het spoor. Met een maximale overspanning van ca. 50 meter voor de liggers van het kunstwerk, komt er in ieder geval een steunpunt voor het kunstwerk naast de BAL 1. Langs de rijksweg zijn de afgelopen jaren al meerdere werkzaamheden geweest in de nabijheid van de BAL 1, o.a. in Zoetermeer bij de aanleg van het viaduct Westergo over de A12, in Bleiswijk bij de kruising HSL-A12 en in Zevenhuizen bij de aanleg van een tunnel onder het spoor.

De bouw van een steunpunt van het kunstwerk nabij de leiding is onder voorwaarden van DZH mogelijk. De leiding moet te allen tijde bereikbaar zijn. Bij de aanleg van de BAL 1 is een onderhoudsstrook gereserveerd van 4 m aan weerszijden van de leiding. De betonnen leidingdelen zijn zwaar, ca 8 ton per stuk, en worden met grote kranen aan- en afgevoerd.

Om de bereikbaarheid te garanderen, heeft DZH daarom een onderhoudsstrook van minimaal 1,5 m aan weerszijden van de leiding nodig, waarbij de strook eventueel bereikbaar gemaakt moet worden door definitieve damwanden op 1,5 m van de zijkant van de leiding.

Tevens moeten berekeningen aantonen dat de leiding, tijdens het aanbrengen van de fundering van het steunpunt, niet verschuift. Indien noodzakelijk kan de fundering ook met niet-grondverdringende heipalen en trillingsvrij worden aangebracht. Bij het definitief ontwerp zal Grontmij de gevraagde berekeningen maken. **Actie 01.01** XXXXXXXXXX

Tijdens de werkzaamheden voor de VOHL kan DZH eisen stellen, o.a. dat de leiding wordt gemonitord en m.b.t. werkverkeer nabij de leidingen. Bovendien zal DZH toezicht houden.

Bij een verlegging dient rekening te worden gehouden met een voorbereidingstijd van één jaar. Met name de vergunningenprocedure met Prorail en Rijkswaterstaat is vanwege de vergunningseisen kritisch in de tijd. De leiding kan alleen in de periode september t/m maart worden verlegd.

2.2 BAL 2

De waterleiding BAL 2 (Bergambachtleiding) is aangelegd in 1995 en voert rivierwater naar de duinen in Wassenaar. De BAL 2 is een Ø 1600 betonnen leiding. Ter hoogte van de VOHL ligt de leiding ten zuiden van het spoor. De leiding ligt overal met zakelijk rechtstrook van 9 m aan weerszijden van de leiding.

Bij werkzaamheden in de nabijheid van de leidingen mag de leiding een maximale hoekverdraaiing van 0,25 % hebben.

Het plangebied voor de VOHL ligt ten westen van de BAL 2. Vooralsnog ligt de BAL 2 buiten het plangebied van de VOHL. Eén variant van het kunstwerk, voor de kruising met de A12 en het spoor, ligt deels buiten het plangebied en buigt af richting Lansingerland. De VOHL kruist in deze variant de BAL 2 en gaat vervolgens naar het zuiden ten oosten van de BAL 2.

[REDACTED] vraagt aan DZH of het bespreekbaar is dat in deze laatste variant de spoorbaan van de VOHL niet naast, maar op de leiding wordt gebouwd. Door bundeling van leiding met spoorbaan wordt het mogelijk gemaakt om meer m2 voor het bedrijventerrein uit te geven. Maar in het kader van de bereikbaarheid van de leiding is dit niet mogelijk.

Om mogelijk te maken dat er meer m2 beschikbaar is voor het bedrijventerrein, is een andere optie om de BAL 2 te verleggen richting Bleiswijk. De leiding zou bijvoorbeeld na de kruising met de HSL af kunnen buigen naar het zuiden parallel aan de HSL richting de Munnikenweg. DZH meldt dat het lastig om een nieuw tracé te vinden. Bij de aanleg van de BAL 2 is DZH namelijk gedwongen om in de huidige leidingenstrook te gaan liggen.

Tijdens de uitvoering gelden dezelfde eisen die gesteld zijn bij de BAL 1.

Bij een verlegging van de BAL 2 dient eveneens rekening te worden gehouden met een voorbereidingstijd van één jaar. De leiding kan alleen in de periode september t/m maart verlegd worden, waarbij DZH heeft bij de BAL 2 de voorkeur om deze leiding in het eind van het jaar te verleggen.

2.3 Overige leidingen DZH

Naast de leidingen BAL 1 en BAL 2 heeft DZH nog andere waterleidingen in beheer binnen het plangebied. Aan de zuidzijde van het spoor ligt een Ø 500 AC/PVC waterleiding en langs de Bleiswijkseweg ligt een Ø 315 HDPE/PVC waterleiding. De beheerders van deze leidingen zijn de heer [REDACTED] en [REDACTED]. Met deze beheerders zal op korte termijn ook een afspraak gemaakt worden. **Actie 01.02** [REDACTED]

3 Vervolg

Grontmij is momenteel bezig met het voorlopig ontwerp. De eisen vanuit het gesprek met DZH worden meegenomen in het ontwerp. Zodra het ontwerp gereed is, wordt dit ontwerp in een vervolgesprek met DZH besproken. **Actie 01.03** [REDACTED]

4 Actielijst

Nr.	Actie	Actiehouder	Actie gereed
01.01	Berekeningen maken bij DO	[REDACTED]	zomer 2008
01.02	Afspraak maken met beheerders DZH voor overige waterleidingen.	[REDACTED]	21 maart 2008
01.03	DO met DZH bespreken	[REDACTED]	zomer 2008

Besprekingsverslag

Plaats
De Bilt, 1 juli 2008

Referentienummer
I&M-99398047-PeK/SdB

Kenmerk
242713

Plaats bespreking
Duinwaterbedrijf Zuid-Holland, Den Haag, 5 juni 2008

Aanwezig

[Redacted names]

Duinwaterbedrijf Zuid-Holland
Gemeente Zoetermeer
Grontmij Maunsell ICS
Grontmij Maunsell ICS

Afwezig

-

Kopie aan

[Redacted names]

Duinwaterbedrijf Zuid-Holland
Gemeente Zoetermeer
Gemeente Zoetermeer
Grontmij Maunsell ICS
Grontmij Maunsell ICS
Grontmij Maunsell ICS
Grontmij Maunsell ICS

Betreft

ontwerp Verlengde Oosterheemlijn

1 Inleiding

Doel van dit overleg is de voorwaarden van Duinwaterbedrijf Zuid-Holland (DZH) in relatie tot het ontwerp van de Verlengde Oosterheemlijn (VOHL) te inventariseren. Dit gesprek is een vervolg op het gesprek van 6 maart 2008 en zal meer details behandelen. In verband met de aanwezige kabels en leidingen in de Landscheidingsweg, ten zuiden van de rijksweg A12, is het tracé van de VOHL na het overleg van 6 maart 2008 gewijzigd. Het tracé is naar het oosten verschoven en ligt nu deels op grondgebied van de buurgemeente Lansingerland. Dat betekent dat de VOHL nu grotendeels ten oosten van de BAL 2 komt te liggen.

De VOHL kruist de rijksweg en spoorbaan met een kunstwerk (KW 19). Het ontwerp van KW 19 is nu een schetsontwerp. Daarom is [Redacted] van Grontmij bij dit gesprek aanwezig. Hij begeleidt het ontwerp van de kunstwerken voor de Verlengde Oosterheemlijn.

In het projectgebied heeft Duinwaterbedrijf Zuid-Holland twee watertransportleidingen liggen, nml BAL 1 en BAL 2. De twee leidingen worden gekruist door KW 19. Na de kruising met de BAL 2 gaat KW 19 over in een aarden baan parallel aan BAL 2. Voor BAL 1 zijn de afstanden tussen de leiding en de fundering van het kunstwerk besproken. Voor de BAL 2 zijn de afstanden van de leiding tot de fundering van het kunstwerk en de afstand van de aarden baan tot de leiding besproken.

Naast het ontwerp van de Verlengde Oosterheemlijn zijn meerdere ontwikkelingen in de omgeving, onder andere Landschap als Podium, aanleg 380 kV-verbinding door Tennet en wegverbreding rijksweg A12. Vanuit de gemeente Zoetermeer is er afstemming tussen het ontwerp van de Verlengde Oosterheemlijn en het project Landschap als Podium. Indien mogelijk worden de ontwerpen van de Verlengde Oosterheemlijn en Landschap als Podium geïntegreerd. Hoe dat gaat gebeuren is nu nog niet duidelijk.

2 BAL 1

De BAL 1 ligt tussen de rijksweg A12 en spoorlijn Den Haag-Gouda, tussen de watergang en het spoor. Het kunstwerk voor de VOHL (KW 19) kruist deze leiding. In overleg met Rijkswaterstaat is bepaald dat er geen steunpunt in de middenberm van de rijksweg mag komen zodat het voor Rijkswaterstaat mogelijk is om in de toekomst de locaties van de rijbanen aan te passen. Dit betekent dat aan weerszijden van de rijksweg een steunpunt voor het kunstwerk komt.

De toekomstige uitbreiding van de rijksweg vindt aan de noordzijde van de rijksweg plaats. Dit betekent dat de huidige ruimte aan de zuidzijde van de rijksweg niet wijzigt. Ten zuiden van de rijksweg is de huidige afstand tussen zijkant rijksweg en BAL 1 circa 6 meter (van tekening gelezen, niet ter plaatse opgemeten). In deze 6 meter komt een steunpunt voor KW 19, dat bestaat uit een fundatieblok onder maaiveld en een kolom boven maaiveld. In verband met de beschikbare ruimte van 6 meter komt de kolom tegen de kant van het asfalt. De fundatie bestaat uit een betonnen blok van 8 x 10 meter. Deze dient daarom deels onder het asfalt van de rijksweg te worden gebouwd.

DZH heeft de volgende eisen voor het steunpunt naast de leiding:

- geen hoekverdraaiing of zetting op de leiding;
- grondkering met damwand/bouwkuip tussen steunpunt en leiding;
- trillingsvrij aanbrengen van de damwand, bijvoorbeeld middels Silent Piling;
- afstand tussen damwand en zijkant BAL 1 minimaal 2,5 meter;
- niet dieper ontgraven dan tot onderkant leiding, diepte leiding eventueel vooraf bepalen met proefsleuven;
- funderingspalen met boorpalen aanbrengen;
- alleen bemaling in de bouwkuip, niet in de omgeving;

De hoogte van het kunstwerk (circa 13 meter boven MV) is geen probleem voor bereikbaarheid rupskraan.

3 BAL 2

De BAL 2 ligt aan de zuidzijde van de spoorlijn Den Haag-Gouda, ten oosten van de Landscheidingsweg. Het kunstwerk van de VOHL (KW 19) kruist de leiding eerst om vervolgens naar het zuiden over te gaan in een aarden baan parallel aan de oostzijde van de BAL 2. Om de leiding te kruisen worden diverse steunpunten geplaatst. In verband met de maximaal mogelijke overspanning van het kunstwerk bij de kruising met het spoor, komt er een steunpunt tussen de BAL 2 en de leiding van DPO. Voor de bouw van een steunpunt naast de leiding gelden dezelfde voorwaarden als bij de BAL 1. Aandachtspunt is dat de BAL 2 hier in een bocht ligt. In deze bocht ligt een dwangconstructie voor de leiding waarvan niet geheel duidelijk is hoe deze dwangconstructie er uitziet. Mogelijk is de grondgesteldheid hier slecht waardoor de leiding onvoldoende verankerd is in de grond. Door de heer [REDACTED] wordt nader uitgezocht hoe deze dwangconstructie er uitziet. **Actie 1:** [REDACTED]

Na het kunstwerk over spoor en rijksweg gaat de VOHL over in een aarden baan. De aarden baan krijgt een hoogte van circa 13 meter en is voorzien van een grondkerende damwandconstructie met groutankers. Tijdens de uitvoering wordt deze damwand tijdelijk hoger door de overhoogte van de voorbelasting van de aarden baan.

Grontmij heeft een ontwerp voor deze damwandconstructie gemaakt die op een afstand van 4 meter tot de zijkant van de leiding ligt. De heer Heemskerk kan niet akkoord gaan met deze 4 meter. De BAL 2 heeft hier een zakelijk rechtstrook van 9 meter aan weerszijden van de leiding. De damwand dient dan ook een minimale afstand aan te houden van 9 meter vanaf de zijkant van de leiding. Bovendien dient berekend te worden wat de geotechnische invloeden zijn van deze damwand en de aarden baan en wat de invloeden zijn van de belastingen van het materieel (heimachines en dergelijke) tijdens de uitvoering.

4 Vervolg

Met de uitgangspunten en eisen uit dit overleg kan weer een stap worden gezet richting een voorlopig ontwerp van het kunstwerk KW 19 dat de rijksweg en het spoor kruist en de aarden baan met de damwandconstructie. Zodra het voorlopig ontwerp gereed is wordt dit weer met Duinwaterbedrijf Zuid-Holland besproken. **Actie 2:** [REDACTED]

Tevens wordt een raming opgesteld voor het voorlopig ontwerp van dit deel van de VOHL. De mogelijkheid blijft open dat er gekeken wordt naar een verlegging van de BAL 2. Bekeken moet worden of de extra voorzieningen ten behoeve van de BAL 2 in het ontwerp van de VOHL kostentechnisch opwegen tegen een verlegging van de BAL 2 buiten het tracé van de VOHL. Dit zal ook in het volgende overleg worden besproken.

VERSLAG

Onderwerp: Station Bleizo, overleg DZH inzake watertransportleidingen D04011.000030

Afdeling: Knooppunten

Plaats/datum bespreking: Zoetermeer, 10 februari 2009

Opgesteld door:

Aanwezig:

[REDACTED] (DZH)
[REDACTED] (DZH)
[REDACTED] (DZH)
[REDACTED] (ProRail)
[REDACTED] (ARCADIS)

Projectnummer: D04011.000030

Ons kenmerk: 074057555:0.1

Verslagnummer:

Verzenddatum: 11 februari 2009

Afwezig:

ARCADIS Infra BV
Piet Mondriaanlaan 26
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Tel 033 4771 000
Fax 033 4772 000
www.arcadis.nl

INFRASTRUCTUUR

Kopieën aan:

Actie door: Nummer: Verslag:

1.

Opening

Dhr. [REDACTED] licht het doel van het overleg en de huidige scope van station Bleizo toe. De aanleg van perrons naast beide hoofdsporen zal invloed hebben op drie leidingen van DZH binnen de projectgrenzen, te weten BAL 1 (drinkwaterleiding rond 1400 aan de noordzijde), TL 500 (PVC leiding rond 500 aan de zuidzijde) en BAL 2 (waterleiding rond 1600 aan de zuidzijde).

Het doel van dit overleg is om raakvlakken en mogelijkheden ten aanzien van de aanleg van station Bleizo nabij de genoemde waterleidingen vast te stellen.

2.

Maatregelen t.p.v. TLF 500

Uitgaande van de huidige staat van de leiding geeft dhr. [REDACTED] aan dat ter plaatse van de waterleiding rond 500 een vrije zone van 2*5 m dient te worden aangehouden. Ook dient de huidige leiding bereikbaar zijn voor inspectie en onderhoud. Het aanbrengen van een betonplaat boven de leiding ligt dan niet voor de hand. Als basiseis geldt: de leiding dient goed beschermd en toegankelijk te zijn.

Het deels vervangen van de bestaande PVC leiding door een ander materiaal (b.v. staal of HDPE) behoort volgens DZH tot de

Actie door:

Nummer:

Verslag:

mogelijkheden. Dit zal de uitvoeringstechnische en ontwerptechnische mogelijkheden nabij deze leiding aanzienlijk verbreden. Ook een verlegging van de leiding is bespreekbaar, mits de bescherming en toegankelijkheid gegarandeerd blijven.

DZH oppert verder de mogelijkheid om de leiding ter plaatse van de betonplaat in de onderbouw op te nemen en aan beide zijden van de plaat een flexibele aansluiting te maken.

3.

BAL 1

De BAL 1 leiding is in de huidige situatie op ca 11,5 m uit hart noordelijk spoor gelegen. Voor de aanleg van de halte is sprake van raakvlakken met de perronverbreding van 6,3 m (minimale afstand tot zijkant leiding) en het noordelijke stijgpunt (funderingselementen naast de leiding, betonplaat/overkluizing boven de leiding).

Ten aanzien van BAL 1 maakt DZH de volgende opmerkingen:

- de bestaande leiding is zeer gevoelig voor verschilzettingen.
- De toepassing van een trillingarm paalsysteem schept vertrouwen bij DZH.
- DZH heeft bezwaren tegen het aanbrengen van een definitieve overkluizing boven de bestaande leiding. Er zijn dan nl. geen mogelijkheden meer voor inspectie en vervanging van boven af.
- DZH geeft aan dat een gedeeltelijke vervanging van de leiding (ter plaatse van het stijgpunt van Bleizo en de ondersteuning van de verlengde Oosterheemlijn (VOHL)) bespreekbaar is. De toepassing van een stalen leidingdeel ligt dan voor de hand. Bij een dergelijke vervanging is een overbouwing van de leiding ter plaatse van het stijgpunt bespreekbaar.
- DZH benadrukt het belang om in de meer uitgewerkte planvorming de raakvlakken naar BAL 1 vanuit station Bleizo en VOHL gezamenlijk op te pakken, aangezien beide projecten invloed hebben op de leiding. Hiervoor zal de planvorming van VOHL echter nog nader vorm moeten krijgen.
- Indien gekozen wordt voor een gedeeltelijke vervanging van de leiding dan dienen deze werkzaamheden te worden uitgevoerd in de periode van september tot en met december.
- Ter plaatse van de verbrede perrondelen kan worden uitgegaan van een vrij te houden zone van 4 m uit de zijkant van de leiding, uitgaande van de toepassing van een trillingsarm paalsysteem.
- Tijdens de uitvoeringswerkzaamheden tbv station Bleizo dient rekening te worden gehouden met de leiding. Het uitvoeren van werkzaamheden met zwaar materiaal direct boven en naast de leiding is niet toegestaan; een werkzone voor zwaar materieel aan de noordzijde is dus uitgesloten.

ARCADIS

Actie door: Nummer: Verslag:

4.

BAL 2

BAL 2 ligt aan de zuidzijde van het spoorbaan voldoende ver buiten het projectgebied van ProRail, maar ook hiervan wordt door DZH aangegeven dat het wenselijk is om evt. maatregelen ten aanzien van deze leiding voldoende afgestemd met alle deelprojecten op te pakken. Aan de zuidzijde (Gem. Lansingerland) zijn plannen voor een bedrijvenpark. Deze plannen zijn echter nog op het niveau van ambitie en op dit moment kan daar nog weinig over gezegd worden.

5.

Acties en afspraken

DZH

ARCADIS

ProRail/OHL

- Ter plaatse van de kruising met de Plastocht is zowel bij BAL 1 als TL 500 een zinker gelegen. DZH stuurt digitale gegevens ten aanzien van de ligging van de leiding en de positie van de zinkers op aan ARCADIS.
- ARCADIS zal het verslag van dit overleg ook aan de projectleider van de VOHL verstrekken.
- ProRail zal zich inzetten om in een volgende fase zoveel mogelijk in overleg met VOHL een gezamenlijk voorstel te doen voor te nemen maatregelen ter plaatse van BAL 1.

Vervoersknoop Bleizo Fase VoorOntwerp Overleg Kabels & Leidingen (Dunea)

Vervoersknoop **Bleizo**

Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

Postbus 15
2700 AA Zoetermeer

T + 31 (0)79 346 93 51
E vervoersknoop@zoetermeer.nl
I www.bleizo.nl

Datum vergadering

13-09-2011

Afwezig

--

Aanwezig

VVKB - [REDACTED] vz. [REDACTED]

VVKB - [REDACTED]

Arcadis - [REDACTED]

Arcadis - [REDACTED]

Dunea - [REDACTED]

Dunea - [REDACTED]

VVKB - [REDACTED]

1. Opening

Dhr. [REDACTED] opent de vergadering en heet de aanwezigen van harte welkom.

2. Mededelingen

De aanwezigen stellen zich voor. De heer [REDACTED] is projectleider bij Dunea. De heer [REDACTED] is beheerder van de BAL1 en 2. [REDACTED], beheerder van de drinkwatertransportleidingen, is niet uitgenodigd voor dit overleg. [REDACTED] en [REDACTED] zijn projectleiders van de Vervoersknoop Bleizo. [REDACTED] is architect bij Arcadis en [REDACTED] is projectleider bij Arcadis.

3. Doel bespreking

De heer [REDACTED] geeft een korte toelichting op het StructuurOntwerp Vervoersknoop Bleizo. Nu dit is afgerond wordt er aan de opstart van de VoorOntwerpfase gewerkt. Dit overleg heeft tot doel om de randvoorwaarden vast te stellen en een basis te leggen voor het VoorOntwerp. De uitwerking van het ontwerp voor de Vervoersknoop Bleizo is opgedragen aan ingenieursbureau Arcadis, samen met architectenbureau Meyer en Van Schooten Architecten.

In dit overleg wordt eigenlijk alleen gesproken over de BAL leidingen en niet over de drinkwater transportleidingen. Vragen m.b.t. deze leiding(en) zullen toch aan de orde komen en door dhr. van [REDACTED] besproken worden met dhr. [REDACTED].

4. Aspecten m.b.t. ligging leidingen Dunea

De BAL1 (Ø 1.400 mm, gelede buis, voorgespannen beton) is gesitueerd tussen spoorlijn en A12. BAL2 (Ø1.600mm, gelede buis, voorgespannen beton) ligt ten zuiden van de spoorlijn. Beide leidingen zijn rivierwatertransportleidingen, ook wel genoemd ruwwatertransportleidingen; deze twee leidingen zijn cruciaal voor de bedrijfsvoering van Dunea.

Ter hoogte van de toekomstige stationshal maakt de BAL2 een bocht in zuidelijke richting.

Parallel aan BAL1 en BAL2 ligt de Ø500mm drinkwaterleiding.

Technisch:

BAL2:

Belangrijk bij deze leiding is dat hij, vanwege de constructie (geleed beton) en ligging in een slappe ondergrond erg gevoelig is voor wijziging van belastingssituaties. Handhaving met dezelfde leiding / constructie op dezelfde locatie lijkt daarom erg lastig.

De eerste optie is dat de leiding ter plaatse wordt vervangen door een gelaste stalen leiding. De heer [REDACTED] meldt dat vervanging van BAL2 voor een ongelede stalen leiding binnen de risicozones een optie is. Via mangaten bij de overgang tussen beton en staal wordt toegang tot de leiding verkregen zodat de leiding ook onder het toekomstig station kan worden geïnspecteerd.

Een andere optie kan zijn om een nieuwe leiding buiten het station te leggen en het huidige tracé te verlaten. Voordeel is dat de nieuwe leiding kan worden gelegd en dat daarna de aansluiting op de bestaande leiding kan worden gemaakt. Nadeel is dat de nieuwe ligging ten koste gaat van uit te geven gebied direct naast de Vervoersknoop. Bij de optie een nieuwe leiding buiten het station leggen is het noodzakelijk dat Dunea een vrij tracé op basis van zakelijk recht wordt aangeboden. Toekomstige ontwikkelingen nabij de verlegde BAL 2 zijn daarmee niet mogelijk.

Er dient rekening gehouden te worden met voorbereidingstijd van een jaar. Er moet rekening gehouden worden met het "hoogseizoen", dat is in principe de zomer waarin veel om (drink-)water wordt gevraagd. Tevens moet er rekening worden gehouden met het broedseizoen. De werkzaamheden kunnen om die reden alleen in de winterperiode (van oktober tot en met maart) worden uitgevoerd. Bovendien kan er niet gelijktijdig aan BAL1 en BAL2 gewerkt worden. De werkzaamheden moeten dus na elkaar worden gepland. Dit zou wel in dezelfde "winterperiode" (1 oktober – 1 maart) kunnen gebeuren.

BAL1:

Deze ondervindt invloed van het toekomstige noordelijk perron. Hiervoor gelden dezelfde voorwaarden als voor BAL2.

Gezien de huidige ligging lijkt het omleggen van deze leiding geen optie. Vervanging ter plaatse in staal lijkt het meest voor de hand te liggen.

Ø500mm drinkwaterleidingen:

Deze leidingen zijn ter plaatse van AsbestCement (AC) gemaakt en hiervan zijn de verbindingen gevoelig. Ook voor deze leiding moet bekeken worden of vervanging ter plaatse of (gedeeltelijk) omleggen de beste oplossing is.

Suggestie van Dunea is om een grote kabelkoker aan te leggen voor alle kleinere leidingen en voor kabels (huidige en toekomstige).

Voor deze leiding lijkt het ook een reële optie om voor deze leidingen een tijdelijke leiding aan te leggen. Dat geeft meer speling in de uitvoeringsperiode.

5. Afspraken

Er wordt afgesproken dat Dunea de hoogteligging inclusief bandbreedte van de BAL1, BAL2 en de 500mm AC leiding aan [REDACTED] verstrekt. De heer [REDACTED] geeft wel aan dat rekening moet worden gehouden met een marge in de opgave gezien de mogelijk opgetreden zettingen. **(Actie Dunea)**
De projectorganisatie zal samen met Arcadis / MVSA per leiding een aantal mogelijke oplossingen gaan uitwerken. De haalbare oplossingen zullen nader met Dunea worden besproken. **(Actie VVK)**
De heer [REDACTED] geeft aan dat Dunea een opdrachtbrief van de projectorganisatie wil ontvangen voor het vervolgoverleg en de inzet voor ontwerpactiviteiten en inzet van Dunea in de vervolgfases van het project. Tot op heden zijn de overleggen in het kader van informatieuitwisseling in de initiatieffase voor eigen (beheer)kosten geweest. **(Actie VVK)**
De projectorganisatie zal dit doen nadat meer duidelijkheid komt over de haalbaarheid van diverse oplossingen, gegeven de planologische en ruimtelijke mogelijkheden.
De heer [REDACTED] benadrukt dat hier sprake is van 'as built'- gegevens en dat Dunea niet aansprakelijk is voor maatverschillen die mogelijk veroorzaakt zijn door zettingen na leidingaanleg.
De mogelijke oplossingen zullen tijdig gezamenlijk (projectorganisatie, Arcadis/MVSA en Dunea) worden besproken.

6. Sluiting

Dhr. [REDACTED] dankt de aanwezigen en sluit de vergadering.

Verslag

Bleizo

Vergadering van
Vervoersknoop Bleizo
Dunea

Datum vergadering
30 oktober 2014

Locatie
Projectbureau Bleizo

Tijdstip
13.00-15.00 uur

Vervoersknoop **Bleizo**

Prinsalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

■ Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T + 31 (0)79 346 93 51
E vervoersknoop@zoetermeer.nl
I www.bleizo.nl

Aanwezigen

DUNEA

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]@dunea.nl
[Redacted]@dunea.nl
[Redacted]@dunea.nl

BLEIZO

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]@zoetermeer.nl
[Redacted]@zoetermeer.nl
[Redacted]@arcadis.nl

Voorgaand overleg

13 september 2011

[Redacted] meldt dat in het verslag de opmerkingen, destijds aangeleverd aan het secretariaat, niet in het verslag van 13 september 2011 waren meegenomen. Alle aspecten worden in het huidige overleg(gen) opnieuw meegenomen.

1. Opening / Mededelingen

[Redacted] opent de vergadering.

Iedereen stelt zich voor:

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted] is adviseur kabels en leidingen bij Arcadis. Arcadis is het ingenieursbureau voor de Vervoersknoop. [Redacted] zorgt voor afstemming van de oplossingen voor de kabels en leidingen met het (technisch) ontwerp van de Vervoersknoop.

[Redacted] licht kort de stand van zaken van het project toe. In december 2012 is het VoorOntwerp afgerond. In de aanloop naar het Definitief Ontwerp (DO), in het voorjaar van 2013, hebben zowel NS als ProRail aangegeven

niet langer mee te werken aan de komst van station Bleizo omdat het station niet (veilig) in te passen zou zijn in de dienstregeling. Na bestuurlijke escalatie zijn op ambtelijk niveau verschillende oplossingen bedacht om de komst van het station wel mogelijk te maken. In juni 2014 heeft staatssecretaris [REDACTED] definitief besloten dat station Bleizo er komt.

2. Externe veiligheid

De perrons van het toekomstig station zijn geen verblijfsgebied. Met betrekking tot de waterleidingen zijn er geen aandachtspunten in het kader van EV.

3. Technisch algemeen

Beheergegevens

In 2011 zijn de beheergegevens door Dunea aangeleverd. Toch verzoekt [REDACTED] de actuele beheergegevens nog een keer aan te leveren zodat er zekerheid is dat de laatste gegevens bij het Definitief Ontwerp (DO) worden gebruikt. Verzocht wordt om dit zo mogelijk in dwg of dxf (versie12) te doen.

Ligging leidingen

De BAL 1, geëld beton Ø1.400mm uit 1954, ligt tussen de spoorlijn Den Haag / Gouda en de rijksweg A12 in.

De BAL 2, geëld beton Ø1.600mm uit 1994, ligt ten zuiden van de spoorlijn en buigt ter plaatse van het toekomstige station af richting het zuiden, parallel aan de Plastocht.

De drinkwaterleiding, PVC / AC Ø500mm, ligt parallel aan en ten zuiden van de A12. Aan de oostzijde van de Plastocht takt de leiding af in een PVC Ø500mm richting het zuiden. De PVC leiding is aangelegd in 1988, de AC leiding in 1965.

Ruwwaterleiding BAL 2

[REDACTED] geeft aan dat ter plaatse van het toekomstige station de leiding niet kan blijven liggen. Integreren van de leiding in het bouwwerk is lastig. Ook tijdens de bouw levert dit belemmeringen op. De voorkeur gaat uit naar een ligging buiten het "risicogebied" van het toekomstige station. Hier is men het in de basis wel over eens. Het nieuwe tracé zal mede afhankelijk zijn van de (materiaal-)specificaties van de nieuwe leiding.

Dunea stelt voor het nieuwe trace uit te voeren in staal.

De projectorganisatie wil de leiding, met inachtneming van de eisen van Dunea, zo krap mogelijk omleggen om belemmeringen voor de gebiedsontwikkeling te voorkomen.

De eisen/wensen ten aanzien van het toekomstig te volgen tracé (inclusief

alle overige randvoorwaarden voor de eind- en de bouwphase) zullen in een vervolg overleg door Dunea aangegeven worden. Dit geldt voor alle overige Dunea leidingen.

Aanpassen van de leiding dient te gebeuren in de periode van 1 september tot 1 maart.

De BAL1 en BAL2 kunnen niet gelijktijdig buiten bedrijf genomen worden. De minimale voorbereidingstijd voor aanpassing(en) aan de leidingen is 1 jaar na opdracht van het project BleiZo.

Ruwwaterleiding BAL 1

█ stelt voor om de leiding over de lengte van de perrons te vervangen in een stalen leiding. Dit lijkt beide partijen de beste oplossing. Gesproken wordt over hoe deze leiding eventueel te vervangen is. Het lijkt mogelijk de nieuwe leiding grotendeels voor te bouwen en in bijvoorbeeld 2 stukken in te brengen. Dan is er in de sleuf minder werk en dus tijd (circa 1 week) nodig om de leiding weer functioneel te krijgen.

Vervangen van de leiding dient te gebeuren in de periode van 1 september tot 1 maart.

Drinkwaterleiding AC Ø500mm

Er mag niet over deze leiding heen gebouwd worden. Het heeft de voorkeur van Dunea om deze leiding te vervangen door een leiding van nodulair gietijzer. Het heeft de voorkeur van Dunea om de leiding om het voorplein heen te leggen. De reden hiervan is dat de leiding altijd bereikbaar moet zijn voor eventueel toekomstig onderhoud of vervanging van de leiding.

█ vraagt zich af of het mogelijk is de leiding in een zodanige kwaliteit uit te voeren, bijvoorbeeld overeenkomstig een boring, dat de toegankelijkheid niet meer noodzakelijk is.

Dunea zal dit nagaan.

Drinkwaterleiding PVC Ø500mm kruising ZoRo bus tracé

Besproken wordt om de leiding onder het asfalt door, rijbaan / fietspad, in een mantelbuis te leggen. Het gedeelte in de mantelbuis zal uit één gedeelte moeten bestaan. Mogelijk wordt ook dit gedeelte vervangen door een nodulair gietijzeren leiding met trekvast verbindingen.

Doorlooptijd voorbereiding

De werkzaamheden moeten minimaal 1 jaar voor start uitvoering worden aangemeld. Dit moet schriftelijk gebeuren.

Bestemmingsplannen

De maatvoering van de bestemmingsstroken (geen zakelijkrecht stroken) moeten in het bestemmingsplan worden meegenomen. De bestemmingsstrook voor de BAL1 is 2x5 meter, voor de BAL2 is deze strook 2x9 meter.

	De voor het nieuwe trace van de waterleiding te bestemmen strook wordt door de projectorganisatie Vervoersknoop Bleizo meegenomen in een op te stellen projectbesluit. Dit projectbesluit is een voorfase/aanloop voor het nieuw vast te stellen bestemmingsplan.	
4.	Planning De planning voor de Vervoersknoop ziet er op hoofdlijnen als volgt uit. November 2014 - April 2015 --> DO (daarna reviewtermijn) Medio 2015 - Medio 2016 --> Besteksvorbereiding Medio 2016 - Medio 2018 --> Uitvoering September 2014 - Januari 2015 --> Overleg kabel- en leidingeigenaren Januari 2015 – Eind 2015 --> voorbereiding verleggen kabels en leidingen Eind 2015 – Voorjaar 2016 --> verleggen kabels en leidingen Zodra een meer gespecificeerde planning bekend is wordt deze aan Dunea toegestuurd.	
5.	Rondvraag [redacted] wil voor de vervolgfase een officiële (betaalde) opdracht. [redacted] geeft aan dat dit voorlopig nog niet nodig is en dat het aanmelden van het project door middel van een "verzoek tot verlegging" voldoende is. Hierdoor kunnen de werkzaamheden intern bij Dunea opgestart worden. [redacted] zal dit verzoek bij [redacted] doen.	
6.	Volgend overleg Er wordt een volgend overleg gepland op 20 november 2014 om 13:00 uur op PBB. In dit overleg maakt Dunea de eisen voor (het eventueel verleggen van) de leidingen inzichtelijk.	

Getekend voor akkoord:



Getekend voor akkoord:



Verslag

Bleizo

Vergadering van
Vervoersknoop Bleizo
Dunea

Datum vergadering
20 november 2014

Locatie
Projectbureau Bleizo

Tijdstip
13.00-15.30 uur

Vervoersknoop Bleizo

Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
+ 31 (0)79 346 93 51
vervoersknoop@zoetermeer.nl
www.bleizo.nl

Aanwezigen

DUNEA

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]@dunea.nl
[Redacted]@dunea.nl
[Redacted]@dunea.nl

BLEIZO

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]@zoetermeer.nl
[Redacted]@zoetermeer.nl
[Redacted]@arcadis.nl

Voorgaande overleggen

30 oktober 2014

13 september 2011

1. Opening / Mededelingen

[Redacted] opent de vergadering en heet iedereen welkom.

Inhoudelijk wordt het verslag van 30 oktober 2014 doorgenomen.

De op- en/of aanmerkingen zullen door [Redacted] worden aangepast en opnieuw worden toegestuurd aan Dunea.

In het overleg van 30 oktober 2014 is er afgesproken dat Dunea de eisen inzichtelijk zouden maken voor de leidingen BAL 1, BAL2 en de waterleiding Ø500mm. [Redacted] heeft de eisen in concept opgesteld en stelt voor om deze nu door te nemen. Na de bespreking zal [Redacted] de eisen definitief maken en aanleveren aan [Redacted]

2. Technisch algemeen

Ruwwaterleiding BAL 1

Om de vervoersknoop te kunnen realiseren zal de leiding in staal worden uitgevoerd en terug gebracht worden in dezelfde sleuf. [Redacted] meldt dat de BAL 1 leiding niet met zakelijk recht ligt maar onder vergunning van Prorail.

Er wordt gesproken hoe er op een efficiënte manier de leiding kan worden vervangen. De mogelijkheid om dit integraal op te pakken samen met de

bouw van de fundering van de kolommen van het brugdek zal onderzocht worden. Met name ook het combineren van de verkeersmaatregelen op de A12 wordt meegenomen.

Op deze manier zal de overlast voor onder andere de A12 zo gering mogelijk zijn. [REDACTED] geeft wel aan dat de vervangingstijd van de leiding dan goed in het oog gehouden moet worden, deze zal zo kort mogelijk moeten zijn. Ook komt [REDACTED] met het verzoek om mee te kunnen liften binnen de (werk)vergunningen met RWS en/of Prorail, dit om weer de doorlooptijd van de voorbereiding zo kort mogelijk te houden.

[REDACTED] stelt voor na te denken over uitvoering van fundering en waterleiding onder verantwoordelijkheid van één aannemer. Dunea geeft aan dat hierover te praten valt.

Omdat het nog niet zeker is hoe een en ander gecombineerd kan worden geeft [REDACTED] aan voorlopig te willen blijven sturen op de winter van 2015 / 2016.

Ruwwaterleiding BAL 2

Om de vervoersknoop te kunnen realiseren zal de leiding in staal worden uitgevoerd. De nieuwe leiding mag niet onder bebouwing door lopen. Ook onder het voorplein heeft niet de voorkeur van Dunea. Dunea geeft aan van mening te zijn dat een ligging verder van het station af meer (liggings-)zekerheid geeft voor de toekomst. RWE legt uit dat naar zijn mening juist dichterbij het station meer zekerheid geeft. Dit heeft te maken met de doortrekking van de RandstadRail in de toekomst. Bovendien zijn de inrichting van het voorplein en de aansluitende infrastructuur op dit moment nog onzeker. De leiding mag/kan zowel onder wegen als fietspaden komen te liggen. Het is geen probleem als de wegen en/of fietspaden in asfalt zijn uitgevoerd. Ook mag er door gewoon autoverkeer boven de stalen leiding worden geparkeerd.

Er wordt voorgesteld om 2 tracé voorstellen te maken om meer duidelijkheid te krijgen en deze opnieuw te bespreken. Deze worden begeleid door een voor- en nadelen afweging.

[REDACTED] komt met de vraag of er binnen de zakelijk recht strook van de BAL leiding mag worden geparkeerd. Door [REDACTED] wordt aangegeven dat dit wel mag maar in ieder geval niet boven de leiding. Welke afstand tussen de parkeerplaats en de leiding moet worden aangehouden is nog niet helemaal duidelijk. [REDACTED] zal dit aangeven.

Wordt er binnen het zakelijk recht geparkeerd dan zal er altijd geotechnisch aangetoond moeten worden dat dit geen horizontale en/of verticale verplaatsing van de ondergrond ter plaatse van de leiding tot gevolg heeft

Drinkwaterleiding AC Ø500mm

De AC Ø500mm leiding is een kwetsbare leiding. Er mag dan ook niet over de leiding heen gebouwd worden. De vervanging van de leiding zal in nodulair gietijzer gebeuren. Ook voor deze leiding heeft het de voorkeur van Dunea om niet het tracé te handhaven maar de leiding om het voorplein van de vervoersknoop heen te leggen.

Ook voor deze leiding zullen er 2 tracé voorstellen worden gedaan. Hierbij zal het nieuwe tracé van de Ø500mm niet het nieuwe tracé van de BAL2 kruisen

Drinkwaterleiding PVC Ø500mm kruising ZoRo bus tracé

Het is de wens van Dunea om de leiding te vervanging in nodulair gietijzer.

5. **Rondvraag**

Geen bijzonderheden

6. **Volgend overleg**

Er wordt tijdens het overleg een vervolg ingepland op 18 december 2014 van 13:00 tot 15.00 uur bij Dunea.

Getekend voor akkoord



Getekend voor akkoord



Verslag

Bleizo

Vergadering van
Vervoersknoop Bleizo
Dunea

Datum vergadering
18 december 2014

Locatie
Dunea

Tijdstip
13.00-15.00 uur

Vervoersknoop **Bleizo**

Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T + 31 (0)79 346 93 51
E vervoersknoop@zoetermeer.nl
I www.bleizo.nl

Aanwezigen

DUNEA

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl

BLEIZO

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@arcadis.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl

	Voorgaand overleg	
	20 november 2014 30 oktober 2014 13 september 2011	
1.	Opening / Mededelingen	
	[REDACTED] stelt zichzelf voor, zij is als projectassistente werkzaam bij de projectorganisatie Bleizo en ondersteuning voor [REDACTED] bij de kabels en leidingen. [REDACTED] is vanwege ziekte afwezig en zal niet meer betrokken zijn bij de kabels en leidingen.	
2.	Verslag en actiepunten vorig overleg (d.d. 20-11-2014)	
	Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag wordt goedgekeurd en door beide partijen ondertekend. Actiepunten: - Het verslag van het overleg van 30 oktober 2014 is aangepast op de opmerkingen van Dunea en per e-mail reeds verspreid. Ook op dit verslag zijn verder geen opmerkingen. Het verslag wordt goedgekeurd en door beide partijen ondertekend. - De eisenset van Dunea is in concept gereed, [REDACTED] geeft aan dat deze eerst nog intern besproken moet worden voordat hij verspreid mag worden. [REDACTED] geeft aan teleurgesteld te zijn dat Dunea de afspraak niet nagekomen is. De eisen zijn belangrijk voor het voorstel voor de	

	tracés. [REDACTED] begrijpt dat maar geeft aan dat er geen nieuwe eisen in staan dat het alleen een bevestiging is van wat eerder besproken is. [REDACTED] begrijpt daarom niet waarom de eisen niet afgegeven kunnen worden. De nieuwe afspraak is dat Dunea deze lijst de 1^e week van januari 2015 levert aan [REDACTED] - Integraal werken bij bouw fundering voor BAL 2. Dit loopt, er wordt nog over nagedacht. Vooralsnog wordt aangestuurd op een vervanging in de winter van 2015 – 2016. - De tekening met voorstellen voor tracés is door [REDACTED] toegezonden ter voorbereiding op dit overleg. - [REDACTED] overhandigt een tekening met de zakelijk rechtstrook voor de BAL leiding. De regel is dat er niet mag worden geparkeerd binnen het zakelijk recht. In het vorige overleg is echter gevraagd of het mogelijk is, onder randvoorwaarden, binnen het zakelijk recht te parkeren. Dit is alleen bedoeld voor personenauto's. Dunea geeft aan dat dit met een hoogte beperking bespreekbaar is. De parkeerplaatsen dienen tevens in open bestrating te worden uitgevoerd. Er moet boven de leiding een strook worden vrijgehouden. De breedte van de strook wordt bepaald door aan weerszijden van de leiding een lijn onder een hoek van 45° vanaf de onderzijde van de leiding door te zetten tot het maaiveld. Ook moet door middel van een geotechnisch onderzoek en advies moet worden aangetoond dat er geen verplaatsingen van de ondergrond ter plaatse van de leiding gaan optreden. Nadat het onderzoek en de analyse hebben plaatsgevonden kan de exacte locatie van de parkeervakken aangegeven worden. Op de grens komt een barrier om te voorkomen dat verkeer dicht bij de leiding kan komen.	[REDACTED]
3.	Technisch algemeen <u>Ruwwaterleiding BAL 1</u> [REDACTED] geeft aan dat deze op de tekening staat, maar dat ProRail deze formeel gaat afhandelen met Dunea omdat voor de werkzaamheden die binnen de werkingssfeer van de spoorwegwet vallen ProRail de opdrachtgever wordt. Dunea is verbaasd over deze wijziging. [REDACTED] legt echter uit dat hij nader gesproken heeft met ProRail. Er moet gewerkt worden conform de spoorwegwet. ProRail is recent aangehaakt bij dit project, contactpersoon is [REDACTED] [REDACTED] stuurt de contactgegevens naar [REDACTED] Het verleggen van de BAL 1 gelijktijdig met de bouw van de pilaren is nog	[REDACTED]

	steeds een optie, maar dit zal uitgewerkt moeten worden met ProRail. Ondanks dat ProRail de trekker wordt van de werkzaamheden betreffende BAL 1 blijft de projectorganisatie wel betrokken in het overleg. De verwachting is niet dat er technisch gezien andere oplossingen worden bedacht. De bedoeling is dat BAL 1 op dezelfde plek blijft liggen, maar zal worden vervangen door een stalen leiding.	
	<u>Ruwwaterleiding BAL 2</u> Voor de rivierwaterleiding is er bovengronds 2x 9 meter werkruimte nodig, hierin mogen geen onroerende goederen staan. De afstand van de leiding tot de stationshal moet 9 meter zijn. Het overlappen van werkstroken van de waterleidingen (BAL2 en 500mm) onderling is bespreekbaar. Voor BAL 2 is een dekking van 1,5 meter nodig, in verband met de watertemperatuur. De bochten in het nieuwe tracé moeten zo flauw mogelijk. Bij uitvoering in staal zijn de bochten makkelijker uitvoerbaar, maar er mogen geen bochten onder wegen komen. Dunea blijft voorkeur houden beide leidingen niet onder het voorplein te leggen. Hun voorstel is de drinkwaterleiding onder het fietspad en de BAL2 daar dan op een bepaalde afstand van. █ geeft aan dat de enige zekerheid in het ontwerp van de bovengrondse infra, het stationsplein is. De toeleidende infrastructuur is de komende tijd "nog in beweging". Hij raadt Dunea daarom aan het tracé onder het stationsplein door te accepteren. █ stelt dat als nog niet zeker is hoe de toeleidende structuur eruit komt te zien, het beter is te wachten totdat het DO gereed is. █ verwacht dat dit pas in maart 2015 het geval is. Bij een voorbereidingstijd van 1 jaar, zoals door █ nogmaals bevestigd wordt, lukt het dan niet de leidingen tijdig verlegd te krijgen. Hij geeft aan voor tracés onder het voorplein door het risico te kunnen nemen. Voor tracés die verder van het station af komen te liggen kan hij dat risico niet nemen. Dat risico zou dan door Dunea genomen moeten worden. Tevens zijn de meerkosten voor die andere tracés ten laste van Dunea. Het verzoek van Dunea is om de verkeersklasse van de busbaan op papier te zetten. █ zegt toe dat er voor de kerst van 2014 een verleggingsverzoek verzonden zal worden naar Dunea. Hij zal een tracévoorstel meesturen waarvan hij zeker is dat dit een "veilige" keuze naar de toekomst is.	█

	█ geeft aan dat de hij de scherpste van het overleg tot nu toe niet nodig vindt, hij wil graag een goed overleg op de techniek. █ bevestigt dat hij constructief wil werken, maar dat dit wel van 2 kanten moet komen.	
	<u>Drinkwaterleiding AC Ø500mm</u> De afstand van de leiding tot de stationshal moet 5 meter zijn. Er is een dekking van 90 tot 100 cm boven op deze leiding noodzakelijk.	
4.	Planning █ geeft aan dat de planning nog steeds is dat BAL 2 in de winter van 2015 / 2016 verlegd moet worden, zodat de bouw van het station medio 2016 kan starten. █ geeft aan dat Dunea hier zeker voor wil gaan. Voor BAL 1 wordt nog steeds aangestuurd op de winter van 2015 / 2016. █ benadrukt dat BAL 1 en BAL 2 er niet tegelijk uit kunnen, dus beide werkzaamheden in 1 winter wordt wellicht lastig.	
5.	Rondvraag █ verzoekt aan █ om een indicatie aan te leveren van de werkruimte die nodig is op de A12 om de werkzaamheden aan BAL 1 te kunnen uitvoeren. De aanbesteding van de Vervoersknoop moet Europees, hierdoor moeten alle werkzaamheden Europees worden aanbesteed. Het uitgangspunt van Dunea is altijd meervoudig onderhandse aanbesteding. █ stelt voor om de inkoper van Dunea in contact te brengen met de beheermanager █ van de projectorganisatie. █ zal overigens intern bij Dunea ook al een en ander nagaan.	█ █ █
6.	Volgend overleg Er wordt tijdens het overleg een vervolg ingepland op donderdag 22 januari 2015 van 11:00 tot 13.00 uur op het projectbureau Bleizo. Voor dit overleg zal █ ook worden uitgenodigd.	

Getekend voor akkoord:

Getekend voor akkoord:

Datum:

Datum:

Verslag

Bleizo

Vergadering van

Vervoersknoop Bleizo
Dunea

Datum vergadering

18 december 2014
(verslag herzien 09-02-2015)

Locatie

Dunea

Tijdstip

13.00-15.00 uur

Vervoersknoop **Bleizo**

Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T + 31 (0)79 346 93 51
E vervoersknoop@zoetermeer.nl
I www.bleizo.nl

Aanwezigen

DUNEA

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl

BLEIZO

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@arcadis.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]etermeer.nl

	Voorgaand overleg	
	20 november 2014 30 oktober 2014 13 september 2011	
1.	Opening / Mededelingen	
	[REDACTED] stelt zichzelf voor, zij is als projectassistente werkzaam bij de projectorganisatie Bleizo en ondersteuning voor [REDACTED] bij de kabels en leidingen. [REDACTED] is vanwege ziekte afwezig en zal niet meer betrokken zijn bij de kabels en leidingen.	
2.	Verslag en actiepunten vorig overleg (d.d. 20-11-2014)	
	Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag wordt goedgekeurd en door beide partijen ondertekend. Actiepunten: - Het verslag van het overleg van 30 oktober 2014 is aangepast op de opmerkingen van Dunea en per e-mail reeds verspreid. Ook op dit verslag zijn verder geen opmerkingen. Het verslag wordt goedgekeurd en door beide partijen ondertekend. - De eisenset van Dunea is in concept gereed, [REDACTED] geeft aan dat deze eerst nog intern besproken moet worden voordat hij verspreid mag worden. [REDACTED] geeft aan teleurgesteld te zijn dat Dunea de afspraak niet nagekomen is. De eisen zijn belangrijk voor het voorstel voor de	

	tracés. [REDACTED] begrijpt dat maar geeft aan dat er geen nieuwe eisen in staan dat het alleen een bevestiging is van wat eerder besproken is. [REDACTED] begrijpt daarom niet waarom de eisen niet afgegeven kunnen worden. De nieuwe afspraak is dat Dunea deze lijst de 1^e week van januari 2015 levert aan [REDACTED] - Integraal werken bij bouw fundering voor BAL 2. Dit loopt, er wordt nog over nagedacht. Vooralsnog wordt aangestuurd op een vervanging in de winter van 2015 – 2016. - De tekening met voorstellen voor tracés is door [REDACTED] toegezonden ter voorbereiding op dit overleg. - [REDACTED] overhandigt een tekening met de zakelijk rechtstrook voor de BAL2 leiding. De regel is dat er niet mag worden geparkeerd binnen het zakelijk recht. In het vorige overleg is echter gevraagd of het mogelijk is, onder randvoorwaarden, binnen het zakelijk recht te parkeren. Dit is alleen bedoeld voor personenauto's. Dunea geeft aan dat dit met een hoogte beperking bespreekbaar is. De parkeerplaatsen dienen tevens in open bestrating te worden uitgevoerd. Er moet boven de leiding een strook worden vrijgehouden. De breedte van de strook wordt bepaald door aan weerszijden van de leiding een lijn onder een hoek van 45° vanaf de onderzijde van de leiding door te zetten tot het maaiveld. Ook moet door middel van een geotechnisch onderzoek en advies moet worden aangetoond dat er geen verplaatsingen van de ondergrond ter plaatse van de leiding gaan optreden. Nadat het onderzoek en de analyse hebben plaatsgevonden kan de exacte locatie van de parkeervakken aangegeven worden. Op de grens komt een barriër om te voorkomen dat verkeer dichterbij de leiding kan komen.	[REDACTED]
3.	Technisch algemeen <u>Ruwwaterleiding BAL 1</u> [REDACTED] geeft aan dat deze op de tekening staat, maar dat ProRail deze formeel gaat afhandelen met Dunea omdat voor de werkzaamheden die binnen de werkingsfeer van de spoorwegwet vallen ProRail de opdrachtgever wordt. Dunea is verbaasd over deze wijziging en het voorbereidingstraject kan hierdoor beïnvloed worden. [REDACTED] legt echter uit dat hij nader gesproken heeft met ProRail. Er moet gewerkt worden conform de spoorwegwet. ProRail is recent aangehaakt bij dit project, contactpersoon is [REDACTED] [REDACTED] stuurt de contactgegevens naar [REDACTED]	[REDACTED]

	Het verleggen van de BAL 1 gelijktijdig met de bouw van de pilaren is nog steeds een optie, maar dit zal uitgewerkt moeten worden met ProRail. Ondanks dat ProRail de trekker wordt van de werkzaamheden betreffende BAL 1 blijft de projectorganisatie wel betrokken in het overleg. De verwachting is niet dat er technisch gezien andere oplossingen worden bedacht. De bedoeling is dat BAL 1 op dezelfde plek blijft liggen, maar zal worden vervangen door een stalen leiding.	
	<u>Ruwwaterleiding BAL 2</u> Voor de rivierwaterleiding is er bovengronds 2x 9 meter werkruimte nodig, hierin mogen geen onroerende goederen staan. De afstand van de leiding tot de stationshal moet 9 meter zijn. Het overlappen van werkstroken van de waterleidingen (BAL2 en 500mm) onderling is bespreekbaar. Voor BAL 2 is een dekking van 1,5 meter nodig, <u>mede</u> in verband met de watertemperatuur. De bochten in het nieuwe tracé moeten zo flauw mogelijk <u>ontwerpen</u>. Bij uitvoering in staal zijn de bochten makkelijker uitvoerbaar, maar er mogen geen bochten onder wegen komen. Dunea blijft voorkeur houden beide leidingen niet onder het voorplein te leggen. Hun voorstel is de drinkwaterleiding onder het fietspad en de BAL2 daar dan op een bepaalde afstand van. █ geeft aan dat de enige zekerheid in het ontwerp van de bovengrondse infra, het stationsplein is. De toeleidende infrastructuur is de komende tijd "nog in beweging". Hij raadt Dunea daarom aan het tracé onder het stationsplein door te accepteren. █ stelt dat als nog niet zeker is hoe de toeleidende structuur eruit komt te zien, het beter is te wachten totdat het DO gereed is. █ verwacht dat dit pas in maart 2015 het geval is. Bij een voorbereidingstijd van 1 jaar, zoals door █ nogmaals bevestigd wordt, lukt het dan niet de leidingen tijdig verlegd te krijgen. █ Hij geeft aan voor tracés onder het voorplein door het risico te kunnen nemen. Voor tracés die verder van het station af komen te liggen kan hij dat risico niet nemen. Dat risico zou dan door Dunea genomen moeten worden. Tevens zijn de meerkosten voor die andere tracés ten laste van Dunea. █ <u>s het hier niet mee eens.</u> <u>Dunea zal geen kosten dragen voor dit project.</u> Het verzoek van Dunea is om de verkeersklasse van de busbaan op papier te zetten. █ zegt toe dat er voor de kerst van 2014 een verleggingsverzoek	█

	verzonden zal worden naar Dunea. Hij zal een tracévoorstel meesturen waarvan hij zeker is dat dit een "veilige" keuze naar de toekomst is. █ geeft aan dat de hij de scherpste van het overleg tot nu toe niet nodig vindt, hij wil graag een goed overleg op de techniek. █ bevestigt dat hij constructief wil werken, maar dat dit wel van 2 kanten moet komen.	
	<u>Drinkwaterleiding AC Ø500mm</u> De afstand van de leiding tot de stationshal moet 5 meter zijn. Er is een dekking van 90 tot 100 cm boven op deze leiding noodzakelijk.	
4.	Planning	
	█ geeft aan dat de planning nog steeds is dat BAL 2 in de winter van 2015 / 2016 verlegd moet worden, zodat de bouw van het station medio 2016 kan starten. █ geeft aan dat Dunea hier zeker voor wil gaan <u>en zal zich hiervoor inspannen</u>. Voor BAL 1 wordt nog steeds aangestuurd op de winter van 2015 / 2016. █ benadrukt dat BAL 1 en BAL 2 er niet tegelijk uit kunnen, dus beide werkzaamheden in 1 winter wordt wellicht lastig.	
5.	Rondvraag	
	█ verzoekt aan █ om een indicatie aan te leveren van de werkruimte die nodig is op de A12 om de werkzaamheden aan BAL 1 te kunnen uitvoeren. De aanbesteding van de Vervoersknoop moet Europees, hierdoor moeten alle werkzaamheden Europees worden aanbesteed. Het uitgangspunt van Dunea is altijd meervoudig onderhandse aanbesteding. █ stelt voor om de inkoper van Dunea in contact te brengen met de beheermanager (█) van de projectorganisatie. █ zal overigens intern bij Dunea ook al een en ander nagaan.	█ █ █
6.	Volgend overleg	
	Er wordt tijdens het overleg een vervolg ingepland op donderdag 22 januari 2015 van 11:00 tot 13.00 uur op het projectbureau Bleizo. Voor dit overleg zal █ ook worden uitgenodigd.	█

Getekend voor akkoord:

Getekend voor akkoord:



Datum

8/2/18

PER ENH'L



Datum.

13/2/15

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@dunea.nl>
Verzonden: vrijdag 13 februari 2015 11:53
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Verslag overleg donderdag 18 december 2014

[REDACTED]

Ik heb wat mail problemen met de gemeente Zoetermeer, maar geen opmerkingen meer op het verslag van 18-12-2014.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

Dunea

[REDACTED]

werk niet op dinsdag

Postadres:
Postbus 756
2700 AT ZOETERMEER

Bezoekadres:
Plein vd Verenigde Naties 11
2719 EG ZOETERMEER

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]@dunea.nl
www.dunea.nl

Van: [REDACTED]@zoetermeer.nl]
Verzonden: donderdag 12 februari 2015 16:16 uur
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Verslag overleg donderdag 18 december 2014

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 12 februari 2015 15:12
Aan: [REDACTED]@dunea.nl'
CC: [REDACTED]@dunea.nl'
Onderwerp: RE: Verslag overleg donderdag 18 december 2014

[REDACTED]

Hierbij het verslag van 18 december inclusief aanpassingen, wij ontvangen graag jullie akkoord op dit verslag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
Gemeente Zoetermeer
Projectbureau Bleizo

Bleizo

Bezoekadres: Prismalaan West 1, 2665 PC Bleiswijk
Postadres: Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer
Email: [REDACTED]@Zoetermeer.nl
Telefoonnummers: 14 079, maandag tot en met donderdag [REDACTED]
www.zoetermeer.nl | www.facebook.com/gemeentezoetermeer | www.twitter.com/gemzoeter

Van: [REDACTED]@dunea.nl]

Verzonden: donderdag 5 februari 2015 11:43

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: FW: Verslag overleg donderdag 18 december 2014

Beste [REDACTED]

Sorry voor de late reactie, maar toch enkele opmerkingen (zie hieronder).

De verslagen zullen wij voortaan niet meer tekenen, toelichting zullen we in de volgende bijeenkomst geven.

Bedankt voor de herinnering.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]
Dunea
[REDACTED]
[REDACTED]

werk niet op dinsdag

Postadres:

Postbus 756
2700 AT ZOETERMEER

Bezoekadres:

Plein vd Verenigde Naties 11
2719 EG ZOETERMEER

Tel. [REDACTED]
Mob. [REDACTED]
[REDACTED]@dunea.nl
www.dunea.nl

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 5 februari 2015 10:49 uur

Aan: [REDACTED] [REDACTED]

Onderwerp: RE: Verslag overleg donderdag 18 december 2014

Het verslag van 18-12-14 heb ik nog een keer doorgenomen en onderstaand tref je mijn opmerkingen (*cursief aanpassen*) aan.

Blz 1 geen opmerkingen

Blz 2 bij 2^e aandachtspuntje "BAL" moet zijn: "BAL 2"

Actie toevoegen: *Voorstel voor concept uitwerking zal aan Dunea worden gezonden (actie [REDACTED])*

Bij 3 Dunea is verbaasd over deze wijziging hieraan toevoegen: *en het voorbereidingstraject wordt hierdoor beïnvloed*

Blz 3 Een uitnodiging voor overleg Bleizo/ProRail/Dunea wordt door Bleizo gezonden. (actie [REDACTED])

Bij Ruwwatertransportleiding BAL 2

Voor BAL 2 is een dekking van 1,5 meter nodig, *mede* in verband met de watertemperatuur.

De bochten in het nieuwe tracé zo *flauw mogelijk* ontwerpen.

Vanaf "Hij geeft aan ten laste van Dunea." verwijderen Achtergrond: Deze vier zinnen verwijderen deze tekst is van Bleizo afkomstig en gaan wij niet accepteren.

Blz 4 Bij 3 "op" verwijderen

Bij planning Na "hier zeker voor wil gaan". (aanvulling: *en zal zich hiervoor inspannen*)

Bij 6 toevoegen (actie Bleizo)

Groet,

[REDACTED]



www.dunea.nl



print dit bericht alleen als het noodzakelijk is...

Dit e-mailbericht en de daarin opgenomen informatie is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan vertrouwelijke informatie bevatten. Als u dit bericht per abuis heeft ontvangen, verzoeken wij u het te vernietigen en de afzender te informeren. Bij gebruik van deze e-mail zonder een dergelijke schriftelijke toelichting wijst Dunea iedere verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid af voor de gevolgen van zulk gebruik. Het is niet toegestaan deze e-mail zonder toestemming te gebruiken, te openbaren of te kopiëren. Dunea N.V., KvK-nummer 27122974.

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



www.dunea.nl



print dit bericht alleen als het noodzakelijk is...

Dit e-mailbericht en de daarin opgenomen informatie is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan vertrouwelijke informatie bevatten. Als u dit bericht per abuis heeft ontvangen, verzoeken wij u het te vernietigen en de afzender te informeren. Bij gebruik van deze e-mail zonder een dergelijke schriftelijke

toelichting wijst Dunea iedere verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid af voor de gevolgen van zulk gebruik. Het is niet toegestaan deze e-mail zonder toestemming te gebruiken, te openbaren of te kopiëren. Dunea N.V., KvK-nummer 27122974.

Verslag

Bleizo

Vergadering van
Vervoersknoop Bleizo
Dunea

Datum vergadering
9 februari 2015

Locatie
Dunea

Tijdstip
10.00-12.30 uur

Vervoersknoop **Bleizo**

Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
+ 31 (0)79 346 93 51
vervoersknoop@zoetermeer.nl
www.bleizo.nl

Aanwezigen

DUNEA

[redacted] [redacted] [redacted]@dunea.nl
[redacted] [redacted] [redacted]@dunea.nl
[redacted] [redacted] [redacted]@dunea.nl

PRORAIL

[redacted] [redacted] [redacted]@prorail.nl
[redacted] [redacted] [redacted]@prorail.nl

BLEIZO

[redacted] [redacted] [redacted]@zoetermeer.nl
[redacted] [redacted] [redacted]@zoetermeer.nl

Afwezig

ARCADIS

[redacted] [redacted] [redacted]@arcadis.nl

	Voorgaand overleg	
	18 december 2014 20 november 2014 30 oktober 2014 13 september 2011	
1.	Opening / Mededelingen	
	[redacted] opent de vergadering en heet iedereen welkom. We starten met een voorstel rondje: [redacted] - [redacted] [redacted] - [redacted] [redacted] - [redacted] [redacted] - [redacted] [redacted] - [redacted] [redacted] - [redacted] [redacted] - [redacted] [redacted] - [redacted] [redacted] geeft aan dat [redacted] vanwege de file afwezig is.	
2.	Verslag en actiepunten vorig overleg (d.d. 18-12-2014)	

Dunea heeft per email opmerkingen gemaakt. Deze worden tijdens het overleg besproken. De overeengekomen wijzigingen worden verwerkt in een herziend verslag, deze wordt aan Dunea toegezonden.

In het overleg van 30 oktober 2014 is afgesproken dat de verslagen na akkoord ondertekend worden. Hierover is binnen Dunea gesproken. Bij Dunea is het ongebruikelijk om verslagen te ondertekenen en dit zal dus ook niet meer gedaan worden.

geeft aan dat het voor het vastleggen van de afspraken duidelijker is wanneer beide partijen ondertekenen, dit geeft een zekerheid bij mogelijke wisselingen in bezettingen.

Afgesproken wordt dat het verslag in de vergadering besproken wordt en dan in de notulen komt te staan dat het verslag wordt goedgekeurd door beide partijen.

Acties:

Aanleveren voorwaarden Dunea;

Deze zijn op 22 januari 2015 aangeleverd door Dunea. geeft een toelichting op deze voorwaarden. Door het raadplegen van Juridische Zaken binnen Dunea duurde het helaas wat langer voordat deze lijst definitief was.

Parkeerplaatsen dienen in open bestrating te worden uitgevoerd;
Open bestrating wordt verwerkt in het ontwerp.

Verkeersklasse busbaan op papier zetten;

De verkeersklasse komt in het ontwerp op papier. vraagt wanneer deze beschikbaar komen, omdat deze in het ontwerp van Dunea ook meegenomen moeten worden. zal dit zo snel mogelijk aanleveren.

Indicatie werkruimte voor BAL1;

geeft aan dat de vluchtstrook en de 1e rijstrook benodigd zijn bij werkzaamheden aan BAL1. Er is namelijk heel weinig ruimte tussen de vluchtstrook en de BAL1 leiding maar ook tussen de BAL1 en het hoofdspoor.

Inkoper Dunea en beheermanager projectorganisatie in contact brengen;

Tussen de beheermanager Projectorganisatie en inkoper van Dunea is nog geen contact geweest. geeft aan dat het intern bij Dunea gesproken is over het aanbestedingstraject. Door de gewenste snelheid van de projectorganisatie kan Dunea geen standaard

	aanbestedingstraject volgen, dit kost teveel tijd. Het beleid van Dunea is om bij 3 partijen offertes op te vragen. [REDACTED] geeft aan in dit geval gekozen te hebben voor een bouwteamconstructie. [REDACTED] geeft aan in december 2014 aan Dunea gevraagd te hebben met een voorstel voor een aanbestedingsprocedure te komen zodat dit besproken en vastgelegd kan worden. Hij stelt de voortvarendheid van Dunea op prijs maar heeft deze stap toch eerst nodig om verder te kunnen en vraagt daarom aan Dunea om alsnog met een voorstel te komen. Dit heeft namelijk ook invloed op de planning. [REDACTED] geeft aan dat alle werkzaamheden voor de Vervoersknoop Bleizo Europees moeten worden aanbesteed, maar er zijn mogelijkheden voor afwijkingen. [REDACTED] verwacht dat dit alleen geldt voor de projectorganisatie en niet voor Dunea omdat zij een uitvoerende partij zijn. [REDACTED] zal dit nader uitzoeken.	[REDACTED] [REDACTED]
3.	Ruwwaterleiding BAL 2 [REDACTED] geeft op tekening aan waar de leidingen liggen, en wat het gewenste toekomstige tracé van Dunea is. De leidingen BAL1 en BAL2 kunnen niet tegelijkertijd buiten dienst. Het is wel mogelijk, wanneer het goed besproken wordt, om ze in één winter na elkaar er uit te halen. Dunea wil zich wel inspannen om winter 2015 te halen, maar kan dit niet garanderen. [REDACTED] geeft aan dat er op 23 december 2014 een verzoek tot aanpassing (VtA) gedaan is door de Projectorganisatie Bleizo voor zowel de BAL2 leiding als de 500mm drinkwaterleiding. Daarbij is een tekening met voorkeurtracés gevoegd. Hierop is nog geen reactie gekomen vanuit Dunea. [REDACTED] vraagt waar er als opdrachtgever het meeste baat bij is, eerst BAL2 aanpassen of eerst BAL1? Het maakt [REDACTED] niet heel veel uit, maar BAL2 moet verlegd zijn voordat alle bouwwerkzaamheden plaats kunnen vinden. De bouwwerkzaamheden starten medio 2016. Bij BAL1 is er een escape, dus BAL2 is het belangrijkste. Vooralsnog heeft het echter de voorkeur om ook de BAL1 in de winter 2015 – 2016 aan te passen. Dunea heeft het verzoek tot aanpassing ontvangen en komt met een antwoord hierop. Wat er naar voren komt is dat Dunea nog zoekende is naar het principe tracé. De Projectorganisatie en Dunea denken verschillend over het tracé. Dunea heeft een voorstel voor nieuw tracé op tekening gezet. [REDACTED] geeft aan dat Dunea niet onder het stationsplein wil liggen met hun leidingen. Ze hebben de drinkwaterleiding dus om het plein heen gelegd en daarop aangepast de BAL2 ingetekend.	

Omdat het stationsplein het centrum van alle activiteiten is, vindt Dunea dat zij daar niet onder moeten gaan liggen. En dus hebben ze een tegenvoorstel gedaan. Wanneer het principe tracé vastgesteld is dan kan de offerte verder uitgewerkt worden.

█ geeft aan dat de Projectorganisatie dit niet de goede plek vindt voor de Dunea leidingen, omdat er veel om het stationsplein heen nog niet zeker is. De Projectorganisatie vindt dus dat de meest veilige ligging zo dicht mogelijk bij de hal is, omdat deze locatie zeker is en er dus zo min mogelijk andere infrastructuur boven komt. Bovendien wordt de leiding in staal vervangen en komt er ter plaatse van het stationsplein weinig belasting op. De kans op een noodzaak voor reparatie is dus minimaal. Hij geeft ook aan dat wanneer de BAL2 neergelegd wordt op de locatie zoals door Dunea aangegeven, deze door de uit te geven (dure) grond van de Gemeenschappelijk Regeling Bleizo loopt.

Bovendien komen de leidingen in het voorstel van Dunea te liggen onder alle infrastructuur, waarvan ook nog niet de locatie helemaal duidelijk is. Bij reparatie of vervanging moet veel aansluitende infrastructuur worden afgesloten en opgebroken. Dat is niet het geval bij een ligging dicht bij de stationshal.

█ geeft ook aan dat het bij voorgestelde tracé door de Projectorganisatie ook rekening is gehouden met een mogelijke verlenging van de RandstadRail. Dit past dan prima. Hoe verder de Dunea leidingen van het station af komen te liggen, hoe minder zeker dit wordt. █ wil Dunea graag een veilige ligging geven, en dat is onder het stationsplein omdat daar geen wijzigingen meer plaats vinden. █ geeft aan dat het risico van de Projectorganisatie is als de stationshal en het plein wel veranderen tijdens de verdere ontwerpfase.

█ geeft aan dat Dunea hun best wil doen om de komende winter de leiding te verleggen, maar niet op een tracé waar Dunea op termijn spijt van kan krijgen. Wanneer wordt het DO definitief vastgesteld, zodat Dunea weet hoe het boven de grond er uit komt te zien? █ geeft aan dat dit rond de zomer van 2015 is.

█ geeft aan dat sinds de aanleg van BAL2 dit de eerste verlegging is, dus heel Dunea kijkt mee. En als er dan gezegd wordt dat het gebied nog in beweging is, geeft dat onrust. Zij sturen op zekerheden. █ begrijpt dit en wil dit zelf ook.

█ geeft aan dat de wens bestaat dat de parkeerplaatsen (P+R) boven de leiding BAL2 komen, dat daarom het verzoek bij Dunea ligt om de leiding over een grotere lengte te vervangen door staal.

Dit dient dan als optie in de aanbesteding meegenomen te worden.

■ maakt een korte samenvatting van wat er tot nu toe besproken is. De locatie die de Projectorganisatie aangeeft is de meest zekere locatie, de voorgestelde locatie van Dunea is onzekerder. Maar dat deze laatste ook verder weg ligt en dus een langere lengte betreft. Deze extra kosten zullen dan betaald moeten worden.

■ geeft aan dat Dunea het gewoon onwenselijk vindt om onder het centrum van activiteiten te liggen, daarom is er voor gekozen om beide leidingen buiten het plein te leggen.

Dus ook weg van de bouwactiviteiten die er nog plaats gaan vinden.

Dunea weet dat het gebied nog in ontwikkeling is. Als het tracé vastgesteld is, wordt dit wel een voorwaarde voor de rest van de ontwikkelingen. ■ geeft aan dat dit de omgekeerde wereld is.

Tijdens de uitvoering van alle werkzaamheden zal er rekening gehouden moeten worden met de leidingen van Dunea. Ook al wordt hij in staal uitgevoerd, dan zal hier altijd rekening mee gehouden moeten worden en zullen er randvoorwaarden gesteld worden.

■ geeft aan dit geen probleem te vinden. Bij elke ligging van de leidingen in de directe omgeving van de vervoersknoop moet in de uitvoering rekening gehouden worden met de leidingen.

■ geeft aan dat Dunea kijkt naar 2 punten; toekomstvastheid en uit de (bouw)activiteiten.

Voor de toekomstvastheid ziet Dunea de leiding liever verder weg van het stationsplein liggen, niet alleen tijdens de bouwfase maar ook tijdens de beheer fase.

■ geeft aan dat Dunea voorziet dat een station in de toekomst alleen maar groter wordt en niet kleiner. ■ ontkent dit, dat zit niet in de scope en daar zijn ook geen plannen voor. De enige uitbreiding die er zou kunnen komen is de doortrekking van RandstadRail en hierop is het voorsteltracé van de Projectorganisatie gebaseerd.

■ vraagt waarom de locatie van de pijlers verder weg van het station niet bepaald kan worden. ■ geeft aan dat de eerste pijlers vanaf het brugdek naar het zuiden op een gebruikelijk stramien kunnen komen. Des te verder weg des te moeilijker dat te bepalen is. Het wordt niet onmogelijk gemaakt om in de toekomst een IC stop te maken, dan wordt alleen het perron langer. De stationshal wordt niet groter want deze is er al op voorbereid in m2.

Ook door de gebiedsontwikkeling kan de hal in de toekomst niet groter worden.

█ geeft aan dat de Projectorganisatie dus geen rekening houdt met een uitbreiding van de stationshal in de toekomst. Wanneer dit over bijv. 20 jaar dan toch wel het geval blijkt te zijn zal er opnieuw gekeken moeten worden.

█ vraagt waarom er niet gewacht kan worden tot het DO definitief is?

█ geeft aan dat dat best kan, als Dunea garandeert dat de werkzaamheden in de winter 2015/2016 gaan plaatsvinden. Anders schuift het project een volledig jaar op. █ geeft aan dit niet te kunnen waarmaken. █ reageert door te stellen dat dan dus niet gewacht kan worden op het DO voor de aansluitende infrastructuur.

█ vraagt hoe het zit met de financiering omdat Dunea een grotere verlegging wil dan de Projectorganisatie. █ geeft aan dat Dunea niets betaalt omdat de kosten altijd voor de verzoeker zijn. █ geeft aan dat er zeker ook gekeken moet worden naar zo laag mogelijk maatschappelijke kosten. Dunea wil acteren op mogelijke toekomstige plannen die op dit moment niet aan de orde zijn. De Projectorganisatie kan en mag hier niet de dupe van worden. Dunea mag van de Projectorganisatie verwachten dat zij naar de toekomst kijkt, echter kan niet geanticipeerd worden op een gevoel dat bijv. het station in de toekomst misschien ooit een keer uitgebreid zal gaan worden.

Er staat een aansluitende afspraak gepland tussen █ en █ over de concept kostenraming voor het verleggen van de Dunea leidingen. █ vindt het niet zinvol over een offerte te praten als het gaat over het tracé dat Dunea voorstelt. Deze offerte is afgelopen vrijdag toegezonden. Hij wil goede argumenten hebben van Dunea voor hun voorstel tracé.

█ geeft aan dat er zeker door Dunea na het overleg van 18 december 2014 hard gewerkt is aan deze leidingen. Onder andere over het buiten bedrijf nemen van deze leidingen. Er is ook gesproken met de directie over de aanbestedingsprocedure.

█ geeft aan dat bij deze werkzaamheden het voorstel tracé van de Projectorganisatie genegeerd is.

█ geeft aan dat hij formeel niet gemandateerd is om van het VtA af te wijken en stelt voor de discussie te beëindigen. Hij verzoekt Dunea formeel te reageren op het VtA.

█ geeft alsnog een korte technische toelichting op de leiding van Dunea, en dan voornamelijk over de koppeling van staal naar beton.

	█ geeft aan dat wanneer er vandaag niet gesproken wordt over de offerte hij aanneemt dat er niet in de winter 2015/2016 gewerkt kan worden. █ geeft niet te snappen waarom dat zo zou zijn. █ geeft aan dat het zeker het proces vertraagt. █ zal bij Dunea intern de werkzaamheden stop zetten. Aangezien dit gesprek nergens toe leidt geeft █ ook aan dat Dunea nu formeel op het VtA dient te reageren. █ vraagt hoe er omgegaan wordt met het extra verzoek betreffende het over grotere lengte vervangen van de BAL2 leiding om de aanleg van parkeerplaatsen (P+R) mogelijk te maken? █ geeft aan dat Dunea dit ter kennisgeving aan heeft genomen en vraagt of dit nog steeds speelt. █ bevestigt dit en wil graag weten hoe dit opgepakt moet worden. █ geeft aan dat dit bekeken kan worden nadat het tracé bepaald is. Hierbij gelden nog steeds wel de voorwaarden die Dunea stelt bij hun leidingen. █ geeft aan dat dit een wens is. De parkeervakken worden aangelegd in open bestrating en met een hoogte beperking. Hoe kijkt Dunea aan tegen dit extra verzoek, kan het meegenomen worden? █ geeft aan dat dit beoordeeld zal worden. █ wist niet dat de P+R fictief op tekening stond. █ geeft aan dat dit altijd duidelijk is geweest bij het VO. Bij het DO wordt er gekeken naar een definitieve locatie. █ wil graag weten of en hoe dit meegenomen kan worden in de aanbestedingsprocedure. █ geeft aan dat ze wel dan ook de beheerkosten moeten bekijken. Op verzoek kan Dunea de leiding wel vervangen, wel moet bekeken worden of Dunea dit echt wil.	
4.	Ruwwaterleiding BAL 1 █ heeft een aantal punten die ze graag wil bespreken betreffende BAL1. De BAL 1 is een Ø1400 uit 1954, ligt naast de spoorbaan zonder zakelijk recht. Voor BAL1 geldt een veiligheidszone van 2 x 9 meter. De gewenste uitvoeringstermijn is nog steeds winter 2015/2016. Zijn er nog andere werkzaamheden aan deze leiding waardoor deze er niet of juist wel uit kan? █ geeft aan dat er nog 3 andere werkzaamheden (naast Bleizo) aan deze leiding plaats gaan vinden, Dunea wil graag deze werkzaamheden combineren, zodat de leiding niet 4 keer buiten bedrijf	

gaat. [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

De leiding kan tussen oktober en eind februari uit bedrijf en dan max 5 werkdagen achter elkaar. De leidingen kunnen in de periode van oktober tot eind februari buiten bedrijf, maar praktisch gezien wil Dunea gelijk starten in oktober. Bij uitloop is er dan niet direct een probleem.

[REDACTED] verzoekt aan Dunea om een globale planning van de andere 3 projecten. [REDACTED]

Waarom is er gekozen voor uitvoeren in staal? [REDACTED] geeft aan dat dit is omdat Dunea bijna niet meer bij die leiding kan komen als de knoop gereed is. Dan is staal de meest onderhoudsvrije uitvoering. Daarnaast wordt beton in deze diameters ook niet meer geleverd.

Verkeersmaatregelen; Er is voor werkzaamheden nabij spoor een vergunning van ProRail benodigd, soms zelf een buitendienststelling. Houd hier rekening mee.

Er is door Dunea aangegeven dat er 1 rijstrook en de vluchtstrook benodigd is.

Het heien van de fundering voor de palenbrug tijdens een in gebruik zijnde BAL1 is bespreekbaar, hierbij moet wel bescherming voor de leiding komen.

Bij de HSL is ook eerst de BAL1 verlegd en daarna de palen geheid, dit is vergelijkbaar en kan dus zo uitgevoerd worden.

[REDACTED] vraagt of er zicht is op de buitendienststelling van ProRail de komende jaren. Dit wordt nagevraagd. [REDACTED] is hier mee bezig. [REDACTED]

[REDACTED] vraagt of Dunea mag werken zonder buitendienststelling. [REDACTED] geeft aan hier niet direct antwoord op te kunnen geven aangezien ProRail regio uiteindelijk de vergunning zal verlenen. Indien hier behoefte aan is kan hier op een later tijdstip op ingezoomd worden.

[REDACTED] geeft aan dat Dunea zich dient te houden aan de eisen die gesteld worden in het "witte boekje". Voor werkzaamheden binnen beheergebied van ProRail moet Dunea een vergunning aanvragen bij ProRail, hiervoor staat een termijn van 8 weken (wanneer alle formulieren juist zijn ingevuld).

■ vraagt wat het verzoek wordt aan Dunea. ■ geeft aan dat er een VtA verstuurd zal worden voor alleen het gedeelte dat een knelpunt oplevert voor de bouwwerkzaamheden. Uitgangspunt is verleggen/aanpassen tegen de laagst maatschappelijke kosten. In de regel geldt dat wanneer een kabel/leiding met een vergunning binnen beheergebied van ProRail, langsliggend en ouder is dan 15 jaar, er geen kostenvergoeding vanuit ProRail komt.

■ geeft aan dat er inderdaad regels voor zijn, hij noemt de NKL 1999. Hij gaat er vanuit dat er dezelfde systematiek als ■ en ■ gelden. ■ legt een verband tussen de dossiers van ■ en ■

■ geeft aan dat de NKL 1999/Overeenkomst 1999 van toepassing zijn op dit project en deze systematiek toegepast zal worden. Desalniettemin zal ■ intern navragen hoe e.e.a. bij ■ is geregeld. Dit doet niets af aan het gegeven dat bovengenoemde regelingen van toepassing zijn op dit project.

■ zal z.s.m. het VtA indienen bij ■

De leiding ligt op vergunning, niet met zakelijk recht.

Indien de werkzaamheden losgekoppeld worden van de bouwwerkzaamheden bij Bleizo, dus bij een uitvoering in de winter 2015 / 2016 moet Dunea, op basis van het VtA, de uitvoering zelf regelen.

■ wil wel graag de kostenraming zien, ook als de kostenverdeling zo uitvalt dat ProRail geen kosten betaalt.

■ geeft aan dat in het VtA nadrukkelijk de periode van uitvoering aangegeven moet worden, zodat Dunea een reden heeft om van de gebruikelijke aanbestedingsprocedures af te wijken.

■ geeft aan dat eventuele haast geen reden mag zijn om "blind" hogere kosten te accepteren van een aannemer. ProRail heeft de opdracht vanuit de minister om tegen zo laag mogelijke maatschappelijk kosten uit te voeren. Zij wil graag de kostenconsequentie in beeld hebben indien een sneller traject aan de orde is.

■ doet verder geen toezegging over de kostenverdeling, dit wordt juridisch uitgezocht.

■ wil graag meeliften op de contacten die de Projectorganisatie of ProRail heeft bij RWS, zodat de vergunningaanvraag niet onnodig lang

duurt. Indien mogelijk zal dit zeker in gesprekken worden meegenomen.

ProRail is verzoekende partij richting Dunea, dat betekent dat Dunea zelf ook aan moet geven wat zij nodig hebben om de werkzaamheden uit te voeren. Dit kan daarna in overleg besproken worden.

█ geeft aan dat Dunea graag gebruik maakt van historisch onderzoek, veldwerk, etc. wat reeds uitgevoerd is. Zodat zij dit werk niet dubbel hoeven te doen.

█ geeft aan dat dit mogelijk is, maar dat Dunea als uitvoerende partij zelf eindverantwoordelijk is.

Het NGE onderzoek kan gevolgen hebben voor de Arbo technische uitvoering van de werkzaamheden. Wat beschikbaar is zal gedeeld worden.

In het kort de vervolgstappen:

ProRail bekijkt wat het te verleggen gedeelte is.

ProRail maakt VtA brief voor Dunea, incl. planning.

Dunea mag vanaf dan uren bijhouden voor dit project.

ProRail maakt een kostenverdelingsvoorstel, deze wordt door beide partijen ondertekend.

ProRail verzoekt aan Dunea om een ontvangstbevestiging van de VtA te sturen.

Dunea zal dan een DO maken met een kostenraming

ProRail en Dunea overleggen over DO en kostenraming

Dan volgt een projectenovereenstemming (tekening, planning, kostenverdeling), deze wordt door beide partijen ondertekend. Daarna uitvoeringstraject.

Meerwerk moet gemeld worden.

Na uitvoering wil ProRail revisie ontvangen

Daarna administratie (eindspecificaties) van Dunea naar ProRail

Dan volgt eindbeschikking

█ benadrukt dat een juridische discussie geen belemmering mag zijn om het proces te vertragen.

█ wil graag dit moment benadrukken als start ontwerp. █ kan dit niet loskoppelen van het juist doorlopen van het proces, het project start voor ProRail pas vanaf het VtA. Administratief moet het een los traject zijn tussen BAL1 en BAL2. Maar de Projectorganisatie moet wel van alles op

	de hoogte zijn en betrokken blijven ook bij de werkzaamheden van BAL1. [redacted] zal formeel betrokken blijven en de juridische kant behartigen, maar de Projectorganisatie zal zo veel mogelijk de (inhoudelijke) overleggen houden. Planningstechnisch en financieel zal [redacted] weer aanhaken . [redacted] heeft de voorwaarden van Dunea doorgenomen. Ze wil graag weten wat wordt verstaan onder het voorontwerp fase. Want ProRail heeft een DO nodig voordat een POS opgesteld kan worden. [redacted] benoemt de grondwateronttrekking nog. De beheerder hiervan moet ook op de hoogte van de werkzaamheden gebracht worden. [redacted] benadrukt nogmaals dat een eventueel juridische discussie over de regelingen niet de uitvoering mag belemmeren. [redacted] zal nog een reactie geven op de voorwaarden voor BAL2.	[redacted]
5.	Volgend overleg	
	Er wordt tijdens het overleg een vervolg ingepland op donderdag 12 maart 2015 van 13:00 tot 14.30 uur op het kantoor van Dunea.	

Getekend voor akkoord:

Getekend voor akkoord:

[redacted]

[redacted]

Vergadering van
Vervoersknoop Bleizo
Dunea

Datum vergadering
12 maart 2015

Locatie
Dunea

Tijdstip
13.00-15.00 uur

Vervoersknoop **Bleizo**

Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

■ Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T + 31 (0)79 346 93 51
E vervoersknoop@zoetermeer.nl
I www.bleizo.nl

Aanwezigen

DUNEA

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl

PRORAIL

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@prorail.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@prorail.nl

BLEIZO

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl

ARCADIS

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@arcadis.nl
------------	------------	-----------------------

	Voorgaand overleg	
	9 februari 2015 18 december 2014 20 november 2014 30 oktober 2014 13 september 2011	
1.	Opening / Mededelingen	
	[REDACTED] opent de vergadering en heet iedereen welkom. [REDACTED] en [REDACTED] zullen later aanschuiven vanwege een bovenleidingstoring.	
2.	Verslag en actiepunten vorig overleg (d.d. 9 februari 2015)	

	Het verslag wordt doorgenomen en vastgesteld. Acties: <i>Verkeersklasse busbaan;</i> Deze voldoen aan de voorwaarde van Dunea. Verkeersklasse 2 is dus prima. <i>Aanbestedingsprocedure:</i> █ heeft eerder aangegeven dat hij al bezig was met de aanbestedingsprocedure in bouwteamverband. Hij geeft nu aan dat een normale procedure gevolgd zal worden door Dunea. █ heeft eerder gevraagd om het aanbestedingsbeleid van Dunea in het kader van dergelijke projecten en tevens om een voorstel in het kader van het verleggingsverzoek. Hij wil dit graag alsnog ontvangen. Tevens geeft hij aan dat er mogelijkheden zijn om af te wijken van een Europese Aanbesteding maar dat dit binnen Zoetermeer goed doorlopen moet worden. <i>Offerte Dunea;</i> Dit wordt besproken tijdens de vergadering. <i>Extra verzoek Bleizo ivm parkeervakken;</i> Dit zal meegenomen worden in combinatie met het definitief tracé. <i>Planning andere projecten BAL1;</i> Deze is nog niet ontvangen door ProRail, graag alsnog aanleveren. <i>Buitendienststelling ProRail;</i> Er zijn geen buitendienststellingen gepland. <i>VtA BAL1 versturen;</i> Deze komt in week 12-2015. <i>Reactie op voorwaarde van Dunea voor BAL2;</i> Deze volgt nog formeel	█ █ █ █ █ █ █ █
3.	Ruwwaterleiding BAL 2 en 500mm drinkwaterleiding Stand van zaken is dat de projectorganisatie in december 2014 een VtA heeft gedaan, nu zijn de voorwaarde van januari 2015 bekeken en is er op 4 maart 2015 een nieuw tracé aangeboden. Hierbij blijft de BAL2 buiten het stationsplein, zoals door Dunea gewenst.	

█ geeft aan dat je weleens op het verkeerde pad gestuurd kan worden. Er waren verschillende meningen over het tracé. █ heeft aan █ medegedeeld dat er een brief zou komen.

De brief is intern doorgestuurd bij Dunea zonder te lezen, bij inhoudelijke behandeling kwam er pas naar voren dat er een alternatief tracé aangeboden werd. █ geeft aan dat dit een hele goede stap is om een oplossing te vinden. Op tafel ligt een schets, het is de bedoeling dat de BAL 2 9 meter uit het stationsplein ligt. Dit is een prima tracé geeft █ aan. De drinkwatertransport leiding is dan alleen nog een punt. In voorwaarden van Dunea staat dat BAL 9 meter weerszijden zakelijk recht moet krijgen en de drinkwatertransportleiding 5 meter aan weerszijden.

█ geeft aan dat de 9 en 5 meter overlapt kunnen worden, waardoor je 4 meter wint op de stukken waar ze gemeenschappelijk liggen.

De beste stap is volgens █ als de drinkwaterleiding ook om het stationsplein heen gaan. En dan met een overloop in de zakelijk recht strook van de BAL2.

█ geeft aan dat er vooral een oplossing gezocht is voor de BAL2 omdat voor de drinkwaterleiding minder problemen door Dunea waren aangegeven.

█ geeft aan dat de BAL 2 nu gesitueerd is zonder teveel op het gebied van de GR Bleizo te komen.

█ geeft aan dat Dunea in relatie tot het tracé onderzoekt of het mogelijk is om boven de betonnen leiding wel parkeren toe te staan, maar dan wel met afneembare bestrating en hoogtebeperking. █ vind deze oplossing prettig maar geeft op de schets aan dat de hoek naast de stationshal een belangrijk stuk grond is voor de GR betreffende de uitgifte.

█ geeft aan dat de BAL 2 vervangen voor staal op zo'n lange lengte zeer kostbaar is. █ beseft dat maar de uitgeefbare grond nabij de stationshal is ook kostbaar.

█ vraagt of het een optie is dat de drinkwaterleiding over een klein gedeelte onder het stationsplein ligt? Hoeveel ruimte is hier in? █ geeft aan dat dit er uit ziet als een goed compromis.

█ wil deze tekening in de maatvoering zetten, met als uitgangspunt dat de BAL2 over 250 meter (voor het parkeren) vervangen wordt in staal. Daarmee wordt teven voorkomen dat teveel grond van de GR wordt ingenomen.

Dunea wil niet veel verschillende materialen op een korte afstand van elkaar waardoor bij de drinkwaterleiding meer meter leiding vervangen zal moeten worden en geeft aan dat de kosten voor de verzoeker zijn.

█ is het daar niet zomaar mee eens en geeft aan dat op dit moment meer compromissen gemaakt worden door de projectorganisatie dan door

Dunea.

█ geeft aan dat voor de drinkwaterleiding ook wel 2 meter uit het stationsplein aangehouden worden. █ verzoekt wel aan Dunea om snel op de tekening te reageren.

█ deelt mede dat voor BAL2 er zakelijk recht en er een volledige vergoeding vanuit de projectorganisatie aan de orde is.

Voor de drinkwaterleiding is ook een (andere) zakelijk recht.

█ stuurt beide zakelijk recht overeenkomsten naar █

Overeenstemming zal bereikt worden met de opmerking dat vergoeding overeenkomstig de geldende regelingen plaats zal vinden.

Ook het nieuwe zakelijk recht zal moet worden opgesteld. Dunea zal deze procedure gelijktijdig opstarten.

Planning:

█ geeft aan dat Dunea geen wonderen kan verrichten. █ bericht dat volgende week de nieuwe tekening beschikbaar is. Na bevestiging door Dunea zal het tracé de week erna definitief zijn. Dan start de procedure voor het vernieuwen van het zakelijk recht en zal Dunea de concept offerte aanpassen aan de nieuwe lengtes.

Vooruitlopend op de definitieve overeenstemming zou Dunea graag een voorschot ontvangen om een bureau in te schakelen voor de engineeringswerkzaamheden. █ geeft aan dat hier uit te komen is.

█ vraagt hoe Bleizo de planning ziet? █ geeft aan dat de enige planning wat betreft Bleizo is dat medio 2016 de leiding is verlegd, zoals in eerdere overleggen en in het VtA aangegeven.

█ geeft aan dat de BAL2 niet verlegd wordt in de winter 2015/2016 omdat er geen tijd meer voor is. █ geeft aan dat het verleggingsverzoek in december 2014 is gedaan en dat Dunea toen heeft geantwoord dat ze hun best zouden doen om in de winter 2015/2016 te verleggen.

█ geeft aan dat Dunea het proces heeft stilgelegd omdat de projectorganisatie in februari 2015 niet wilde spreken over de concept offerte, daardoor is een verlegging niet meer mogelijk. Er is nu pas een compromis op het tracé.

█ geeft met grote stelligheid aan dat de verlegging in de winter van 2015 / 2016 niet meer op zorgvuldige wijze uitgevoerd kan worden.

█ geeft aan dat binnen het management van Dunea is besproken dat het inderdaad een onhaalbare situatie is.

█ verbaast zich over deze houding van Dunea. Al eerder is aangegeven dat de projectorganisatie niet over de concept offerte wilde spreken omdat dit over een door de projectorganisatie ongewenst tracé ging. Verder vind hij het vreemd dat Dunea dat niet eerder gecommuniceerd heeft. Ook heeft Dunea de eisen pas eind januari 2015 verstrekt terwijl daar in oktober 2014 al om gevraagd is.

█ geeft aan dat tot en met februari de leiding verlegd kan worden, dus het moet naar zijn mening nog steeds haalbaar zijn de leiding tijdig verlegd te krijgen.

█ geeft aan dat besteltijd materiaal 4 maanden is, dit wordt pas gedaan als het financieel geregeld is. Pas na het definitief ontwerp. Bemalingsvergunning aanvragen duurt 6 maanden. Maatgevend is echter de materiaal bestelling.

Het omzetten is ook belangrijk, de aansluitingen moeten goed voorbereid worden.

Dus █ houdt zich vast aan 12 maanden voorbereidingstijd.

█ geeft aan dat er is gesproken over een winterperiode van oktober tot en met februari, die tijd is er nog steeds. De definitieve tracés worden waarschijnlijk op korte termijn overeengekomen.

█ geeft aan dat Bleizo de deur dicht heeft gedaan in februari 2015 en daardoor is het niet meer haalbaar.

█ geeft aan dat Dunea ook nog steeds niet formeel heeft gereageerd op het VtA van december 2014. Het is helemaal niet noodzakelijk om te overleggen over een concept offerte. Dunea had de aanbieding gewoon in kunnen sturen.

█ gaat intern overleggen hoe hier mee verder. Want hij kan nu niet meer verder in dit overleg.

█ zou willen dat de overeenstemming over het tracé blijft staan. Het slechtste is dat je nu alles stil legt.

█ geeft aan dat er nu een grote kostenpost ontstaat bij de projectorganisatie door de vertraging die gaat ontstaan. De projectorganisatie heeft omwille van de voortgang concessies gedaan aan de tracés maar als de verlegging in de komende winter geen doorgang kan vinden gaat hij misschien de tijd nemen om de tracés nader te bekijken.

■ vraagt of dit plotselinge planningsprobleem komt door raakvlakken met andere projecten.

■ geeft aan dat dit inderdaad komt door een ander project, die krijgt nu de gereserveerde tijd die er was voor Bleizo. ■ antwoord dat het wel zo netjes was geweest om eerder aan te geven dat er een ander project (aanpassing BAL1 leiding) voorrang heeft gekregen. De projectorganisatie heeft geen keuze gekregen en wordt nu door Dunea voor een voldongen feit gesteld. Daarnaast lag de actie bij Dunea om inzicht te verschaffen in de planning van andere projecten aan de BAL 1 en BAL 2 leiding. Deze is tot op heden niet geleverd en eerder is er niet gesproken over het voorrang verlenen aan andere partijen, maar juist over het combineren van zoveel mogelijk projecten/werkzaamheden aan dezelfde leiding.

■ heeft ook nog geen planning ontvangen, zoals verzocht in het VtA.

■ geeft aan dat deze in de concept offerte staan.

■ staat niet achter alles wat er gezegd wordt, wel achter de planning van de bedrijfsvoering van Dunea.

Hij was positief verrast over de brief van de projectorganisatie, er zijn goede stappen gezet. Hij zou niet de gemaakte stappen ten aanzien van het tracé cancelen om dat proces in gang te houden.

■ had graag eerder de melding willen krijgen wat het standpunt van Dunea is, dat zou wel zo netjes zijn. Ook in het telefoongesprek tussen ■ en ■ is hierover niets gemeld. Dunea houdt vanaf oktober 2014 de boel al op door o.a. niet met de eisen te komen.

■ geeft aan dat er vanaf het begin al gezegd is dat er in de winter 2015/2016 verlegd moest worden. Hij verbaast zich dat er dan nooit een signaal vanuit Dunea komt dat dit niet meer gehaald worden.

■ geeft aan dat er gesproken is over een planning in het voortraject.

■ verzoekt Dunea op schrift aan te geven waarom dit nu niet gehaald wordt. Het is zeker niet te behappen dat een ander project nu voorrang krijgt.

Anderzijds wordt ze getriggerd voor BAL1. Eerder is gezegd dat er zoveel mogelijk werkzaamheden gecombineerd moeten worden.

■ antwoord dat het vreemd blijft dat de termijn nu ineens niet meer haalbaar is.

4.	Ruwwaterleiding BAL 1 █ geeft aan dat voor de BAL1 ook een voorbereidingstijd van 12 maanden geldt. █ vraagt of het niet zo is dat BAL1 voor Bleizo nu ook haast heeft omdat Dunea tegelijkertijd wil uitvoeren met andere projecten aan de BAL1 leiding. █ geeft aan dat er nog geen VtA is verzonden, deze komt volgende week. Ze zal al wel de tekening doorsturen. De tekening wordt getoond met het voorstel, dit wordt de basis voor het VtA. Dunea is hiermee akkoord. De kostenverdeling naar aanleiding van de rechtspositie wordt bij het VtA gevoegd. █ vraagt wat de insteek is vanuit ProRail, █ geeft aan dat het een langsliggende leiding is. █ geeft aan dat hij in het verleden projecten heeft gehad met ProRail en een ligging als deze als kruisende aangemerkt is. █ benadrukt dat dit dan mogelijk niet volgens de regels is, echter kent zij de projecten niet om daar nu over te kunnen oordelen. Zij neemt de opmerking van █ mee. (het gaat om de projecten █) █ geeft aan dat indien eventuele zaken in het verleden niet correct zijn toegepast dat Dunea geen garanties geeft voor de toekomst. Mocht hetgeen Dunea aangeeft correct zijn dan heeft Dunea in de genoemde projecten geluk gehad. █ benadrukt nogmaals dat het juridische gedeelte geen belemmering mag zijn voor de uitvoering van de werkzaamheden. De regelingen worden correct toegepast. █ is van mening dat het een kruisende leiding is. Wanneer dit niet zo is, dan zal het management van Dunea geïnformeerd moeten worden dat er een grote kostenpost aan komt. De kosten voor Dunea bedragen dan meer dan alleen de materialen. █ zal ook bezwaar maken op de regeling langsliggende leiding. █ geeft aan dat de VtA verstuurd zal worden volgens de geldende regels bij ProRail, Dunea wordt verzocht hier formeel op te reageren. █ vraagt wat de houding van Dunea is bij een juridische discussie? Is er commitment om de uitvoering van dit project niet te belemmeren door	█
----	--	---

een eventuele juridische discussie? [REDACTED] geeft aan dat hij de tijd heeft voor de juridische procedure, want de winter 2015/2016 voor de werkzaamheden wordt toch niet gehaald.

[REDACTED] geeft aan dat je e.e.a. stap voor stap moet bekijken, hij weet formeel niet hoe hij zal reageren.

[REDACTED] vraagt waarom het VtA nog niet is ontvangen? [REDACTED] geeft aan dat ProRail het traject goed wil doorlopen en daarbij is ze afhankelijk van anderen. [REDACTED] geeft aan het VtA volgende week toe te sturen.

Er is overeenstemming over de aan te passen lengte, zoals op de tekening is aangegeven.

[REDACTED] vraagt of de fundering van de pijlers al definitief is. [REDACTED] geeft aan dat het DO bijna gereed is.

[REDACTED] vraagt wat Dunea nodig heeft om het ontwerp te starten.

[REDACTED] vraagt of er al contact is geweest met RWS?

[REDACTED] heeft overleg gehad met RWS, er moet door Dunea aangegeven worden welke werkruimte er noodzakelijk is. [REDACTED] geeft aan dat Dunea aan de beurt is om aan te geven wat zij nodig hebben aan werkruimte.

[REDACTED] geeft aan dat Dunea vanaf vandaag, vooruitlopend op het VtA als startmoment, uren mogen bijhouden voor BAL 1I. [REDACTED] antwoordt dat er al uren gemaakt zijn, en dat dit bijgehouden is. De uren van de BAL 1 en BAL 2 heeft Dunea keurig apart bijgehouden. [REDACTED] verzoekt om de gemaakte uren ten aanzien van de BAL 1 tot nu toe te ontvangen.

Er wordt niet verwacht dat Dunea een buitendienststelling van het spoor nodig heeft tijdens de werkzaamheden aan de BAL 1.

[REDACTED] vraagt wat de doorlooptijd zou zijn bij een buitendienststelling? [REDACTED] antwoordt dat dit afhangt van diverse factoren. En er wordt nu uit gegaan van werken vanaf de snelweg. [REDACTED] wil bij voorkeur ook niet de afhankelijkheid hebben voor de werkzaamheden van Dunea aan een andere buitendienststelling.

[REDACTED] geeft aan dat de mensen die werken langs het spoor in het bezit

	moeten zijn van een digitaal veiligheidspaspoort moeten zijn. Deze regels zijn het afgelopen jaar gewijzigd. Verzoek om hier rekening mee te houden en indien nodig mensen tijdig naar de training te sturen. Beschikbare onderzoeken zullen ter informatie geleverd worden aan Dunea door project Bleizo. Dit neemt niet weg dat Dunea zelf verantwoordelijk is voor het uitvoeren van benodigde onderzoeken. heeft een zorg over de planning, het is voor haar nog niet helder waar ze vanuit moet gaan. Meeliften in andere werkzaamheden of naar achter toe? geeft aan dat Dunea een voorbereidingstijd van 12 maanden nodig heeft, en er zijn kostbare maanden verloren zijn gegaan. word de deur nu al dicht gezet? geeft aan dat 80% zeker is dat BAL1 in oktober 2015 eruit gaat voor een ander project, die overige 20% hangt af van de andere opdrachtgever (). Deze moet namelijk de bomenkap nog regelen en K&L verleggen voordat Dunea aan de slag kan.	
5.	Volgend overleg	
	9 april 2014 om 14.00 uur Voorstel is om vanaf 9 april een vergaderreeks in te plannen.	

Getekend voor akkoord:

Getekend voor akkoord:



Datum:



Datum:

Verslag

Bleizo

Vergadering van
Vervoersknoop Bleizo
Dunea

Datum vergadering
9 april 2015

Locatie
Dunea

Tijdstip
14.00-15.30 uur

Vervoersknoop **Bleizo**
Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T + 31 (0)79 346 93 51
E vervoersknoop@zoetermeer.nl
I www.bleizo.nl

Aanwezigen

DUNEA

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

PRORAIL

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@prorail.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@prorail.nl

BLEIZO

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl

ARCADIS

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@arcadis.nl
------------	------------	-----------------------

	Voorgaand overleg	
	12 maart 2015 9 februari 2015 18 december 2014 20 november 2014 30 oktober 2014 13 september 2011	
1.	Opening / Mededelingen	
	[REDACTED] opent de vergadering en heet iedereen welkom. [REDACTED] is uit dienst bij ProRail. [REDACTED] neemt het stokje van [REDACTED] over. [REDACTED] is verhinderd. Zij wordt vervangen door [REDACTED]. [REDACTED] Aan tafel zitten tevens twee juristen van Dunea t.w. [REDACTED] en [REDACTED]. Er volgt een korte voorstelronde.	
2.	Verslag en actiepunten vorig overleg (d.d. 12 maart 2015)	

	Het verslag wordt doorgenomen en na de volgende tekstuele wijzigingen vastgesteld: Pagina 4, 4^e Alinea: Ook het nieuwe zakelijk recht zal moeten worden opgesteld. Dunea zal de procedure gelijktijdig opstarten na <i>vaststelling van het tracé</i>. Pagina 4, onder Planning, 2^e alinea: [REDACTED] geeft aan dat Dunea toen heeft geantwoord..... Toevoegen: <i>De voorbereidings-/realisatietijd bedraagt 1 jaar.</i> Pagina 7, 3^e alinea: Tekeningnummer KenL3_0001_Dunea1a, d.d. 23-02-2015 toevoegen. Pagina 9, 2^e alinea: Gegevens geotechniek worden z.s.m. aan Dunea verstrekt (Actie [REDACTED]) Acties: <i>Aanbestedingsprocedure:</i> [REDACTED] heeft eerder aangegeven dat hij al bezig was met de aanbestedingsprocedure in bouwteamverband. Hij geeft nu aan dat een normale procedure gevolgd zal worden door Dunea. [REDACTED] heeft eerder gevraagd om het aanbestedingsbeleid van Dunea in het kader van dergelijke projecten en tevens om een voorstel in het kader van het verleggingsverzoek. Hij wil dit graag alsnog ontvangen. Tevens geeft hij aan dat er mogelijkheden zijn om af te wijken van een Europese Aanbesteding maar dat dit binnen Zoetermeer goed doorlopen moet worden. <i>Offerte Dunea;</i> Dit wordt besproken tijdens de vergadering. <i>Planning andere projecten BAL1;</i> Deze is nog niet ontvangen door ProRail, graag alsnog aanleveren. <i>Reactie op voorwaarde van Dunea voor BAL2;</i> Deze volgt nog formeel. <i>Ruwwaterleiding BAL 2 en 500mm drinkwaterleiding;</i> M.b.t. de mogelijkheid om boven betonnen leiding te parkeren levert [REDACTED] een tekstvoorstel aan. <i>Digitaal veiligheidspaspoort;</i> [REDACTED] vraagt wie de kosten van trainingen op zich neemt. [REDACTED] antwoordt dat zij daar nu geen antwoord op kan geven. Later bezien. [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
--	---	---

3.	Ruwwaterleiding BAL 2 en 500mm drinkwaterleiding	
	De aangepaste tekening met nummer KenL3_0001_Dunea2 ligt voor. De tekening is enigszins aangepast. De stalen leiding zit er nu met een paar flauwe bochten in. Dit is om het parkeren mogelijk te maken. [REDACTED] is er erg blij mee. [REDACTED] geeft aan dat op de voorliggende tekening de 2 x 5 meter nog niet in zit. Parkeren en beschermende maatregelen moeten ook nog in de	

tekening worden opgenomen.

Verdere detaillering van de tekening komt vanuit Dunea.

meldt dat de bochten wel duurder zijn. Dit komt door de hoge laskosten. Om die reden gaat de voorkeur uit naar rechtstandige leidingen.

De overgangsstukken zijn risicopunten. Die moeten i.v.m. calamiteit altijd toegankelijk zijn.

Het drukveld kan verbreed worden door op een groter gebied stelconplaten te gebruiken.

Omdat de exacte invulling van het gebied nog niet bekend is kan er nog geen recentere ondergrond aan Dunea worden geleverd. Zodra die beschikbaar is zal deze toesturen. E.e.a. houdt ook verband met de route van de ZoRo-bus en een eventuele keerlus. De komende maanden wordt daar duidelijkheid in verwacht. Vooralsnog neemt het risico voor wat betreft het tracé.

vraagt duidelijkheid op de tekening m.b.t. de overgangsstukken. Dit geldt ook voor de 500mm drinkwaterleiding.

Nu het tracé vastligt, kan het zakelijk recht worden opgestart.

Op 16 april 2015 is er een bestuurlijk overleg met de burgemeester en de heer van Dunea. Voorafgaand aan het bestuurlijk overleg vindt er op dinsdag 14 april 2015 een gesprek plaats tussen en

Na het bestuurlijk overleg komt er een reactie van Dunea op de brief van de Gemeente Zoetermeer (december 2014).

Op donderdag 2 april jl. heeft er overleg plaats gevonden tussen Dunea en projectorganisatie Bleizo. mailt het resumé hiervan naar met verzoek dit op te laten nemen in dit verslag:

Op donderdag 2 april 2015 heeft op initiatief van Dunea een vervolgoverleg plaatsgevonden tussen Bleizo en Dunea

Onderwerp: ov knooppunt Bleizo

Deelnemers:

Arcadis

Bleizo

Dunea N.V.

Dunea N.V.

	<i>Locatie</i> <i>Laan van de Verenigde Naties 11-15 Zoetermeer</i> <i>Op basis van de meest actuele tekening van Arcadis met referentie Ken L3-001 Dunea2 versie A van 19-03-2015 is tijdens het overleg gezamenlijk gezocht naar een gedragen tracé voor de te verleggen BAL 2. Een nieuw aspect is dat de DPO leiding alsnog verlegd zal worden. Dit heeft consequenties voor het nieuwe tracé van de TL NGY 500 mm. Na eerder geuite voorstellen van Dunea, het laatst op 12 maart 2015, om het bestaande BAL 2 tracé te benutten voor de dubbelbestemming parkeren van personenauto's in de zakelijk rechtstrook van BAL 2 is Bleizo groot voorstander om dit besparende onderdeel verder uit te werken en stelt de houding van Dunea hierin op prijs. Na ontvangst van de uitwerking hiervan door Arcadis is het tracé definitief en kan de voorbereiding van het project in de gebruikelijke volgorde starten.</i> <i>De besproken wijziging is als volgt samengevat: Door het toepassen van 2 stuks 22, 5 graden bochten (per bocht 2 x 11,25 graden) met daartussen een rechtstand is het mogelijk om met behoud van de voor Bleizo belangrijke oostelijk gelegen hoek uitgeefbare grond naast de stationshal de lengte van het tracé voor de te verleggen BAL 2 te minimaliseren. Nadere uitwerking zal de definitieve oplossing aangeven. In de zone bestemd voor parkeren van personenauto's dient een beschermingsconstructie voor BAL 2 opgenomen te worden. Door deze wijziging is een forse besparing (onder aftrek van energiekosten circa € 400.000,-) in aanlegkosten tot stand gekomen. De extra energiekosten als gevolg van de twee 22,5 graden zal worden gekapitaliseerd over de looptijd van 50 jaar en zal door Bleizo worden afgekocht. Deze kosten worden in beeld gebracht op basis van de definitieve oplossing.</i> <i>Voorts is het VTA van 20 en 24 maart 2015 van ProRail ter sprake gekomen. Dunea verschilt met ProRail van mening over de definitie "kruisende of langsliggende" leiding en zal binnen de gevraagde drie weken schriftelijk reageren op deze brief. ProRail heeft de lengte van de te vervangen BAL 1 fors vergroot. (circa 220 meter meer) De technische onderbouwing van deze vergroting wordt nog aan Dunea geleverd.</i>	
4.	Ruwwaterleiding BAL 1 De brief van ProRail is twee keer toegestuurd. Het betreft twee keer dezelfde brief. Op de laatste brief wordt door Dunea gereageerd. De inhoud van de brief heeft Dunea zeer verbaasd. De lengte van de te vervangen BAL 1 is vergroot naar ca. 220 meter.	

vraagt naar de reden hiervan. is verbaasd aangezien de tekening niet meer is gewijzigd nadat deze vorig overleg is vastgesteld. antwoordt dat dit is gedaan vanuit geotechnische redenen en i.v.m. bescherming van de leiding ten opzichte van het heiwerk. Als Dunea er geen probleem mee heeft, en de risico's wil dragen, dan kan de lengte mogelijk worden ingekort. Er wordt afgesproken dat er wordt gezocht naar de goedkoopste oplossing in relatie tot de werkzaamheden. gaat hierover met en in kleiner verband mee aan de slag nadat Arcadis de noodzakelijke werkzaamheden op papier heeft gezet. geeft aan dat de leiding bijna niets kan hebben qua trilling; het uitgangspunt is 0. wil eerst de techniek berekenen over welke afstand de leiding kan blijven liggen vervolgens de risico's bepalen en VtA oppakken. ziet graag een snelle reactie op het huidige VtA (als startpunt). Tijdens de uitwerking van het definitief ontwerp kan bezien worden of de verlegging in lengte korter kan zijn. zegt toe dat er binnen 3 weken een reactie van Dunea op het VtA volgt. Parallel daaraan loopt het traject om te bezien of de lengte van de te vervangen leiding korter gemaakt kan worden. zegt dat er nog wel enige ruimte in zit. verstrekt deze informatie vrijdag 10 april 2015 aan met c.c. aan en gaat met in overleg over de techniek. ProRail is hierin de verzoeker. ProRail heeft in de brief aangegeven de vergunning in te trekken en stuurt een afschrift van het intrekingsbesluit naar Dunea. vraagt aan wat de achtergrond is van het intrekken van de vergunning. Het intrekken van de vergunning is het schadeveroorzakende besluit. antwoordt dat werkzaamheden aan kabels en leidingen binnen het beheergebied van ProRail vergunningsplichtig zijn. De nieuw te verstrekken vergunning gaat op basis van de nieuwe technische oplossing, die daarom z.s.m. definitief moet worden. Daarbij staat de vergunning nu niet op naam van Dunea maar op naam van Gemeente Den Haag. Het is aan Dunea om ervoor te zorgen dat de vergunningen op naam van Dunea staan / komen te staan. zoekt de vergunning op en deelt de informatie met Dunea, Arcadis en Projectorganisatie. vraagt welke fundatiemethode er bij de perrons van Zoetermeer-Oost is toegepast. Op basis van het palenplan kan Dunea dan de risico's bepalen. gaat dit na bij ProRail en ook de wijze waarop de kosten zijn verdeeld bij de realisatie van Zoetermeer-Oost.	
---	--

	meldt dat Dunea geen reservering heeft opgenomen voor deze kosten bij station Bleizo. geeft aan dat dit project al langere tijd bekend was en had derhalve aan de zijde van Dunea wel een reservering had verwacht. Deze informatie wordt als input meegenomen voor het gesprek met Arcadis, en Dunea aangezien er ten allen tijde gezocht moet worden naar een oplossing tegen de laagst maatschappelijke kosten. heeft behoefte aan een planning. geeft te kennen dat Dunea daarmee bezig is maar dat eerst het bestuurlijk overleg van 16 april wordt afgewacht. Daarna worden de (on)mogelijkheden door Dunea gezien. Arcadis wil graag weten hoe diep de BAL1 ligt. Gegeven de leeftijd van de leiding is dat niet met zekerheid te zeggen evenals het huidige tracé. De projectorganisatie heeft een uitvraag gedaan voor proefsleuven. Dan wordt duidelijk op welke diepte en welk tracé wordt gevolgd. Arcadis en Dunea worden vooraf geïnformeerd zodat zij aanwezig kunnen zijn.	
5.	Volgend overleg	
	21 mei 2015 om 10.00 uur bij Dunea.	

Getekend voor akkoord:

Getekend voor akkoord:

Datum:

Datum:

Verslag

Bleizo

Vergadering van
Vervoersknoop Bleizo
Dunea

Datum vergadering
11 juni 2015

Locatie
Dunea

Tijdstip
13.00-15.00 uur

Vervoersknoop **Bleizo**

Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T + 31 (0)79 346 93 51
E vervoersknoop@zoetermeer.nl
I www.bleizo.nl

Aanwezigen

DUNEA

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl

PRORAIL

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@prorail.nl
------------	------------	-----------------------

BLEIZO

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl

ARCADIS

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@arcadis.nl
------------	------------	-----------------------

Afwezigen

PRORAIL

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@prorail.nl
------------	------------	-----------------------

	Voorgaand overleg	
	28 mei 2015 12 maart 2015 9 februari 2015 18 december 2014 20 november 2014 30 oktober 2014 13 september 2011	
1.	Opening / Mededelingen	
	[REDACTED] opent de vergadering en heet iedereen welkom.	

2.	Verslag en actiepunten vorig overleg (d.d. 12 maart 2015)	
	Het verslag wordt doorgenomen en vastgesteld: Acties: <i>Planning andere projecten BAL1;</i> Deze is nog niet ontvangen door ProRail, graag alsnog aanleveren. <i>Ruwwaterleiding BAL 2 en 500mm drinkwaterleiding;</i> De Projectorganisatie doet een voorstel voor uitvoering van de verhardingsconstructie boven de parkeerplaatsen (P+R). <i>Vergelijking met Zoetermeer Oost;</i> Dunea wil graag meer informatie over de afspraken met betrekking tot de onderdoorgang in plaats van de relatie met het perron, [REDACTED] wil graag weten hoe het toen geregeld was met de financiële zaken. Het gaat dus niet om de technische oplossing.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
3.	Ruwwaterleiding BAL 1	
	Er is technisch overleg geweest met betrekking tot BAL1. Naar aanleiding van vragen zijn er geotechnische adviseurs mee aan de slag gegaan. Bij het gedeelte bij het brede perron is geen discussie. Voor de lengtes daarnaast is nog onduidelijkheid, dit gaat om het gedeelte van het verbrede perron en verder nog de smalle perrons. De perrons worden op palen aangebracht, deze palen worden geboord en dus trillingvrij verwerkt. De palen bij de bredere perrons staan op ca. 2,70m uit de kant van de leiding. (het effect van de palen is 2,5 meter) Er is ook gekeken naar het aanbrengen van een damwand, dit zou een optie kunnen zijn. Maar dan alleen wanneer de damwand erin gedrukt wordt. Ook hier komen te veel krachten bij kijken voor de BAL leiding, waarschijnlijk ook doordat het materieel dicht in de buurt van de leiding moet komen. De conclusie lijkt dat de betonnen leiding daar dus ook niet gehandhaafd kan blijven zonder schade. Bij het smalle perron gaat het aanbrengen van de palen zelf goed. Er moet dan niet met een plateau gewerkt worden maar "over de kop" zodat er verder geen belasting komt op de leiding. Er is nu afgesproken dat er op 2 locaties over 4 buislengtes proefsleuven gegraven worden om te kijken of de leiding al vervormingen heeft ondergaan of dat er nog wat speling is. [REDACTED] geeft aan dat dit ook besproken is tijdens het informele overleg op 5 juni jl. Dunea heeft nog geen formeel verzoek ontvangen om het rapport	

te toetsen. Wanneer komt het rapport beschikbaar ter toets? [REDACTED] geeft aan dat de informatie van de proefsleuven ook in het rapport verwerkt wordt, daarna komt het rapport formeel ter review bij Dunea. De vraag van Dunea is of het rapport extern getoetst kan worden, zij willen graag Haskoning de plaxisberekening laten controleren. [REDACTED] geeft aan dat dit heel goed is, dit is een onderdeel van het ontwerp proces. Er moet tot een oplossing komen die technisch gedragen wordt. Er moet wel overeenstemming zijn over de uitvraag naar de externen. [REDACTED] wil graag de tijd bij Haskoning reserveren voor het reviewen van het rapport, daarvoor heeft hij wel een datum nodig waarop het rapport beschikbaar is. Vermeulen voert de proefsleuven uit, o.a. conform CROW250, en [REDACTED] houdt toezicht voor Dunea. Wanneer het noodzakelijk of gewenst is kunnen er altijd extra proefsleuven gegraven worden. Het brede perron is ca. 160 meter lang. Totale lengte perron is 275 meter. Voor het brede perron gedeelte is het advies om de leiding te vervangen, voor nu beter maar ook zeker voor de toekomst. Dus binnen alle redelijkheid lijkt vervanging over de lengte van het brede perron noodzakelijk. Dunea moet hier nog een beslissing overnemen na het ontvangen de eindrapportage. Vermeulen graaft proefsleuven bij de BAL1 en meet de leiding in. Er wordt gemeten ter plaatse van de verbindingen. Wat Dunea wil weten kan gemeten worden. De aanwezigheid van Dunea is zeker gewenst, zodat er voor beide partijen duidelijkheid is dat wat er gemeten wordt ook juist is. Vermeulen graaft naar de leiding en meet de X,Y, Z coördinaten op van de bovenkant van de leiding. [REDACTED] geeft aan dat er van te voren afstemming plaats vindt tussen Vermeulen en Dunea. Verwacht wordt dat de vergunning van ProRail snel verleend wordt, dan zullen de proefsleuven BAL1 leiding gegraven worden. [REDACTED] gaat zijn best doen om de vergunning zo snel mogelijk te krijgen. De planning is om het rapport voor de zomervakantie gereed te hebben. VtA is ontvangen door Dunea, hier is formeel op gereageerd per brief. Daarna is er overleg geweest tussen [REDACTED] en [REDACTED] er is vooral gesproken over de sfeer. De afspraak voor nu was om de energie te steken in het technisch aspect, dit heeft prioriteit. De formele kant moet ook doorlopen worden. [REDACTED] geeft aan dat ProRail schriftelijk nog zal reageren op de brief van Dunea en dat na een technische overeenstemming er verder gekeken wordt naar onder andere de	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
---	---

kostenverdeling.

Wat betreft de planning is het standpunt van Dunea helder. [REDACTED] geeft aan dat er gesprekken met RWS zijn geweest over het verschil tussen het vervangen van 60 meter of bijv. 160 meter. Er is een relatie tussen de BAL1 en het aanbrengen van de fundering voor het brugdek. De behoefte van Bleizo om vanaf september 2016 aan het werk te gaan is bekend. RWS geeft aan dat een lange periode afsluiten in de wintermaanden niet wenselijk is. Wanneer er dan pas gewerkt kan worden vanaf oktober 2016 dan lopen alle werkzaamheden uit en is de afsluiting wellicht niet mogelijk. [REDACTED] vraagt of [REDACTED] bereid is om in een apart overleg over de planning te praten, dit zal apart gepland worden. Wellicht kunnen andere collega's van Dunea (planning) hierbij aansluiten.

[REDACTED] geeft aan dat er voor dit project geen budget beschikbaar is binnen Dunea. Ze weten dat wanneer gewerkt wordt volgens de NKL99 welke kosten ze voor hun rekening krijgen. Nu is er nog heel veel onduidelijk, of het langsliggend of kruisend is en over welke lengte er vervangen moet worden. Ook dit bepaalt de planning. Als Dunea veel kosten moet maken, moet dit ergens gereserveerd worden.

[REDACTED] geeft aan dat ook wanneer het brugdek er niet was geweest, dan was ook het station aangelegd. Alleen de fundering was dan anders geweest, omdat er mogelijk alleen een voetgangersbrug aangelegd was. Er zijn in het verleden namelijk verschillende varianten voor het ontwerp geweest. Gedurende het project is het uitgebreid naar een hele knoop, maar het basisstation van NS/ProRail is altijd uitgangspunt geweest.

Er is gesproken over de buitendienststelling spoor, dit moet ruim van te voren bij ProRail vastgelegd worden. In augustus 2015 worden de buitendienststellingen voor 2016 vastgelegd.

Voor 270 meter vervangen heeft Dunea ongeveer 3,5 à 4 weken nodig. Moet het spoor dan buitendienst?? Dat is op dit moment niet aan de orde, de BAL1 leiding ligt buiten het gebied van ProRail. Wel zal er veilig gewerkt moeten worden.

Wanneer er een buitendienststelling is in 2016 dan kan Dunea hierbij wellicht meeliften.

[REDACTED] vraagt of wanneer we er technisch uit zijn maar juridisch nog niet, toch uitgevoerd kan worden? Eventueel met een voorfinanciering van Bleizo?

[REDACTED] geeft aan dat voorfinanciering altijd bespreekbaar is. [REDACTED] geeft aan

	dat hij samen met [REDACTED] aanspreekpunt is voor procesvoering bij Dunea. [REDACTED] vraagt of Dunea bereid is om nog een keer te kijken naar de planning, met alle informatie die nu bekend is. [REDACTED] wil gesprek wel aan gaan, maar het is wat hem betreft zeker dat er winter 2015/2016 niet gewerkt kan worden aan BAL1. Dunea heeft gewoon meer voorbereidingstijd nodig en die capaciteit is nu niet beschikbaar. De risico's voor Dunea zijn enorm. [REDACTED] geeft een toelichting op de werkzaamheden van Dunea de komende winter aan de BAL1 en BAL2 leiding. [REDACTED] vraagt of de BAL1 dan wel meteen in oktober 2016 verlegd kan worden? Dit kan [REDACTED] bevestigen. [REDACTED] vraagt om een scenarioplanning, dan kan er teruggerekend worden. [REDACTED] geeft aan dat wanneer de technische kant helemaal rond is moet ook zeker de juridische kant besproken gaan worden. De voorfinanciering zal bij alle partijen intern besproken worden. [REDACTED] vraagt of de stedenbouwkundige tekeningen al gereed zijn. [REDACTED] geeft aan dat er volgende week overleg is met de stedenbouwkundigen van het project en aangrenzende projecten. Op korte termijn moet hier dus meer duidelijkheid over zijn. [REDACTED] geeft aan dat er wel haast is met de juridische kant te bespreken, hij stelt voor om separaat aan dit overleg de juristen onderling te laten overleggen.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
4.	Ruwwaterleiding BAL 2 en 500mm drinkwaterleiding Er is een ontwerp-tekening van Dunea voor BAL2, gemaakt door Visser & Smit Hanab. Op constructieve gronden is het ontwerp van Arcadis verder uitgewerkt. [REDACTED] geeft aan dat er een mondelinge opdracht geplaatst is bij CCI (leverancier), om de besteltijd en levertijd van de nieuwe buizen te halen. De overgangspunten zijn tijdens de uitvoering het meest risicovol, de aannemer heeft hier een plan voor gemaakt. [REDACTED] geeft aan dat het er goed uit ziet. Er gaat ook een munitieonderzoek plaatsvinden. Als er wat gevonden wordt dan zitten er mogelijk randvoorwaarden aan de werkzaamheden. Op dit moment wordt er niet van uitgegaan dat er iets gevonden wordt. Er is een brief klaar vanuit Dunea, deze komt morgen naar [REDACTED] hopelijk komt er dan een projectnummer beschikbaar zodat de	[REDACTED]

	mondelinge opdracht omgezet kan worden naar een definitieve opdracht. ███ verzoekt om de planning van Visser & Smit Hanab. ███ geeft aan dat deze altijd ingezien kan worden maar hij blijft bij Dunea. Wanneer gaat de 500mm om? Direct na alle werkzaamheden aan de BAL2 in januari 2016, duurt ongeveer 2 a 2,5 week. De DPO leiding zal daarna omgelegd worden. ███ geeft aan dat er een gedeelte van de 500mm vervangen wordt door 700mm. ███ geeft hier een toelichting op. De extra kosten die dit met zich meebrengt zullen voor rekening komen van Dunea. Wanneer het ontwerp van de BAL2 gereed is, zou ███ deze graag digitaal ontvangen zodat deze in de algehele tekeningen opgenomen worden. Bleizo verwacht op dit moment geen bewaren op het bestemmingsplan, wat op dit moment ter inzage ligt. Alle ondergrondse infrastructuur is in het bestemmingsplan meegenomen. ███ geeft aan dat Bleizo tevreden is met de gang van zaken op dit moment.	
5.	Volgend overleg	
	16 juli 2015 om 8.45 uur bij Dunea. <i>Aanvulling: Dit overleg is verplaats naar donderdag 17 september 2015 om 11.00 uur bij Dunea.</i>	

Getekend voor akkoord:

Getekend voor akkoord:

Datum:

Datum:

OVERLEGNAAM

Bleizo, K&L derden, Overleg DPO, Dunea en
projectbureau knooppunt Bleizo

DATUM

22-10-2015

LOCATIE

projectbureau Bleizo, Bleiswijk

DEELNEMERS

[redacted] - Dunea
[redacted] en [redacted] - DPO
[redacted] - Projectbureau Bleizo
[redacted] - ARCADIS

NAAM

[redacted]
M [redacted]
E [redacted]@arcadis.com

KOPIE AAN

[redacted] - Dunea
[redacted] - Projectbureau Bleizo
[redacted] - ARCADIS

ITEM

WIE

1. Inleiding

Aan de zuidzijde van de spoorbaan wordt het nieuw te bouwen station gekruist door onder andere een ø500 AC hoofdtransportleiding van Dunea en een 12" stalen brandstoftransportleiding van DPO (de capaciteit van deze leiding is 550 m3/uur met een druk van 80 bar). In het verleden zijn afspraken gemaakt over nieuwe tracés voor genoemde leidingen. Echter zijn bij verdere uitwerking van het project zaken aan het licht gekomen waardoor de overeengekomen tracés moesten worden aangepast. De voornaamste redenen waren

- Handhaven van het huidig tracé van DPO onder het toekomstig station is niet mogelijk in verband met de benodigde technische ruimten en benodigde fundering.
- Er moet een verbinding worden aangebracht tussen de watergangen, aan weerszijden van de nieuwe station, parallel aan de spoorbaan.

Hierop zijn de tracés van de Dunealeiding en de DPO leiding aangepast, maar er is de indruk dat hierdoor niet de meest optimale situatie is ontstaan.

Het doel van deze bespreking is om met het respecteren van ieders belang en voorwaarden, gezamenlijk tot een voor ieder optimaal ontwerp te komen.

Het verzoek voor dit overleg is vanuit DPO gekomen.

2. Tracé variant

Er zijn verschillende varianten besproken, waarbij de elke partij zijn wensen naar voeren heeft gebracht. Uitgangspunt voor de varianten is dat het nieuw tracé van de BAL2 leiding van Dunea een vaststaand gegeven is.

Voornaamste wens van Dunea is dat de zakelijk recht grenzen worden gerespecteerd en deze niet onder bebouwing van het stationsplein komen.

Voornaamste wens van DPO is om tracés voor de brandstofleiding en de hoofdtransportleiding aan te leggen die elkaar niet kruisen, dit is te realiseren door de DPO leiding tussen de hoofdtransportleiding en de BAL2 leiding te leggen.

Het knelpunt voor de leidingtracés is de locatie ter plaatse van de hoek van het stationsplein.

De volgende configuratie wordt voorgesteld.

- DPO leiding wordt gelegd naast de BAL2 leiding met een minimale afstand van zijkant buis tot hart BAL2 leiding van 9 meter.
- Parallel aan de DPO leiding wordt de hoofdwatertransportleiding ø 500 aangelegd met een minimale dagmaat tussen de leidingen van 1,0 meter.

- Dunea gaat intern na of zij met deze maat kan instemmen en laat dit op korte termijn aan projectbureau Bleizo weten. De nieuwe hoofdwaterttransportleiding ø 500 wordt uitgevoerd als een NGY leiding met trekvast verbindingen.
- Het ontwerp van het stationsplein wordt zodanig aangepast dat er geen bouwwerken/fietsenstalling op een afstand kleiner dan 5 meter uit de hoofdtransportleiding komt.

ARCADIS werkt op basis van bovenstaande uitgangspunt nader uit en verstrekt deze de volgende week aan projectbureau Bleizo, Dunea en DPO.
Door de tracés van Dunea en DPO bij elkaar te leggen kunnen deze door één aannemer gelijktijdig worden aangelegd.

3. **Planning**

De overname van het oude tracé op het nieuwe tracé van DPO is op dit moment in mei 2016 ingepland. De werkzaamheden van de Dunea moeten voor mei 2016 zijn uitgevoerd. Om deze data te kunnen halen moet op korte termijn de beslissing worden genomen over de definitieve tracés.

De leiding van DPO kan eerder (gelijktijdig met Dunea) vooruitlopend op de overname worden aangelegd.

4. **Volgorde aanleg.**

Gezien bovenstaande planning wordt de waterleiding eerder aangelegd dan de DPO leiding. Hierdoor zal de het nieuwe tracé van de waterleiding het oude, nog in gebruik zijnde, tracé van de DPO moeten kruisen.

Aan de oostzijde van het station ligt de DPO leiding met een dekking van circa 1,80 meter. De waterleiding kan zonder aanpassingen over de DPO leiding worden aangelegd.

Aan de westzijde van het station heeft de DPO leiding een dekking van circa 1,20 meter. De waterleiding wordt met een zinker onder de DPO leiding uitgevoerd. Een zinker is hier al voorzien voor het passeren van de aanwezige sloot.

5. **Volgende bespreking**

Een volgende bespreking is niet vastgesteld.

Vergadering van

Vervoersknoop Bleizo
Dunea

Datum vergadering

19 november 2015

Vervoersknoop **Bleizo**

Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

Locatie

Dunea

Tijdstip

11.00-12.00 uur

Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
+ 31 (0)79 346 93 51
vervoersknoop@zoetermeer.nl
www.bleizo.nl

Aanwezigen

DUNEА

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@dunea.nl

BLEIZO

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@zoetermeer.nl

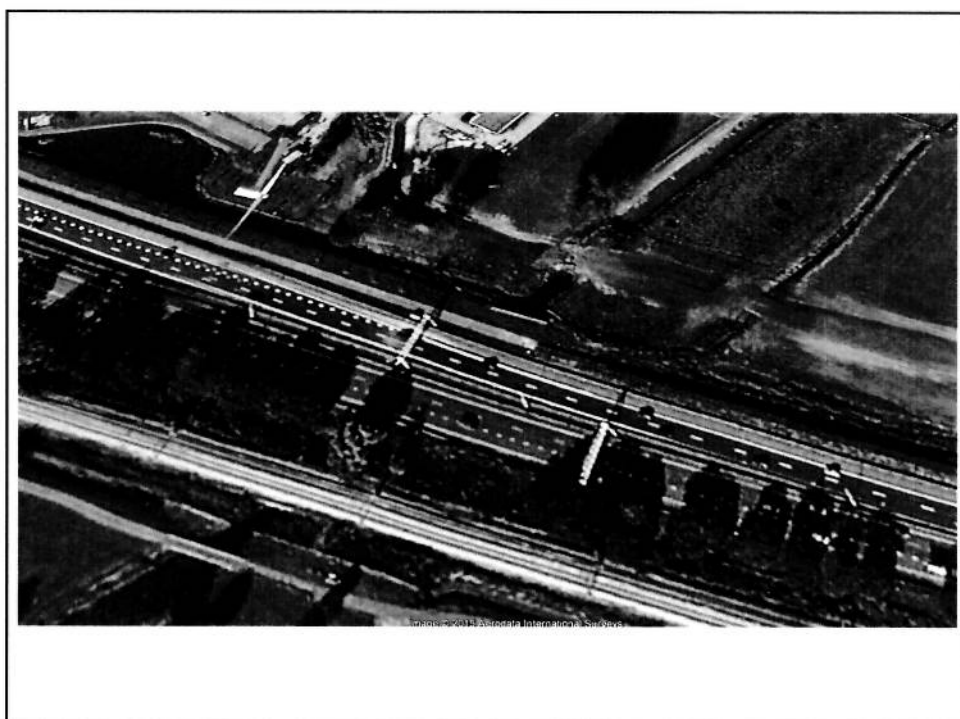
ARCADIS

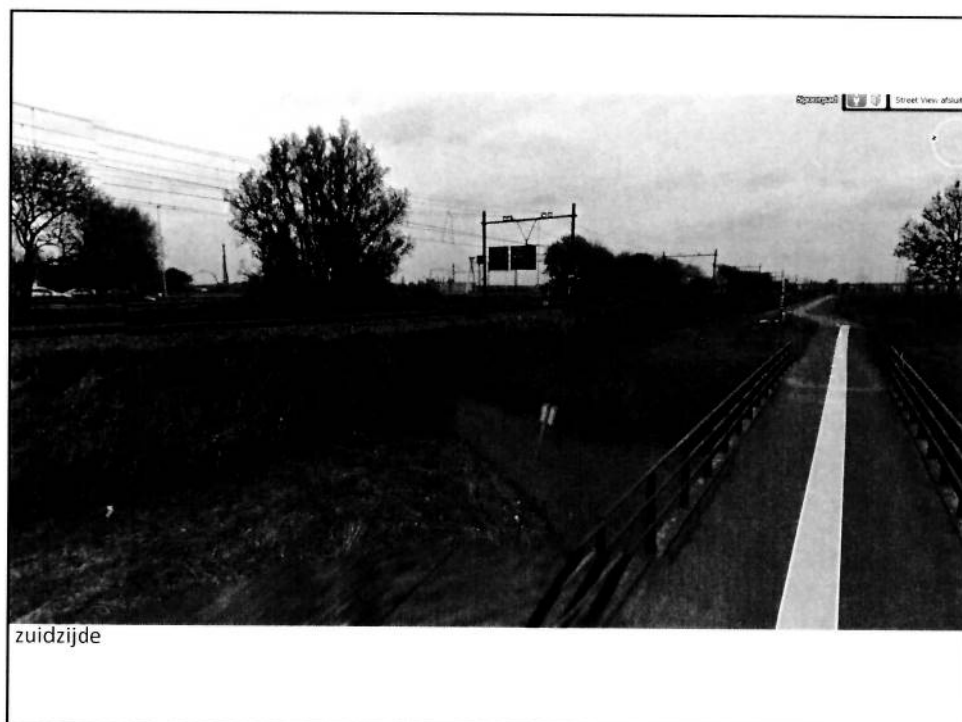
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]@arcadis.nl
------------	------------	-----------------------

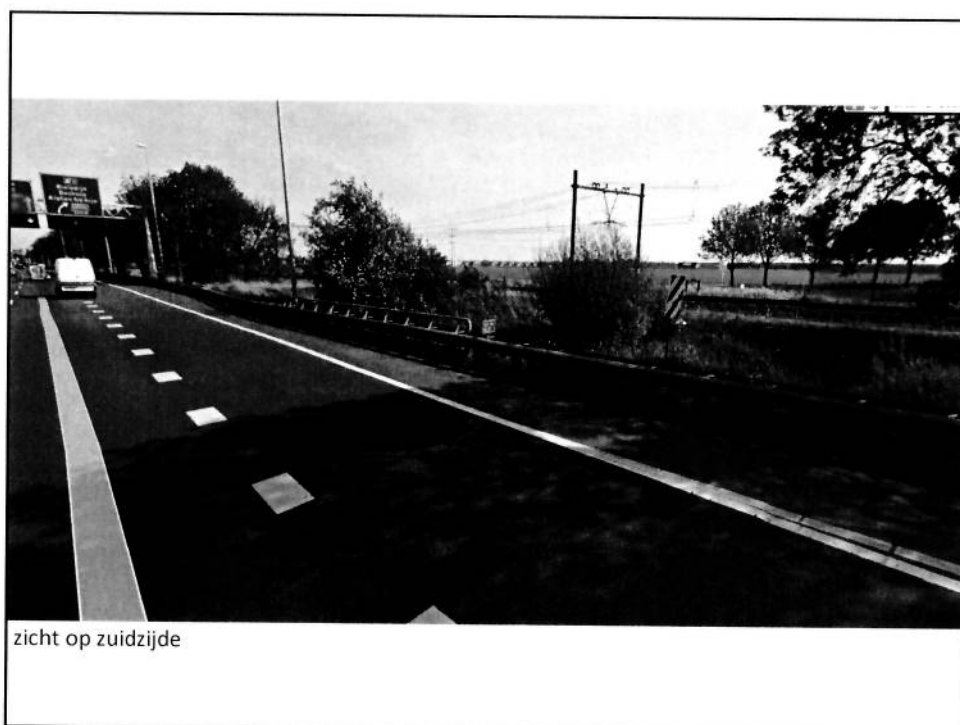
Actielijst

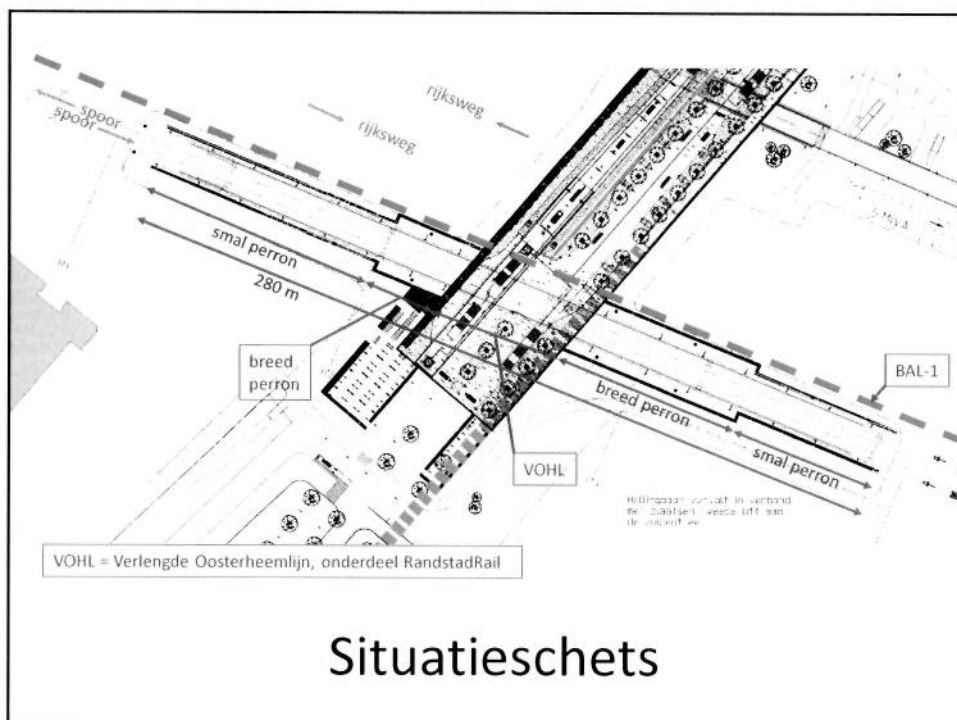
1. Vertrekpunt voor Dunea is dat de leiding ten behoeve van het viaduct RSR aangepast moet worden ten behoeve van het brede perron ook. Voor het smalle perron valt het nog te bezien. (zie verder)
2. Dunea wil graag weten of de leiding ook aangepast zou moeten worden als alleen het viaduct aangelegd zou worden. Hier wordt een hypothetische opstelling voor gemaakt door Arcadis, dit kan gebruikt worden bij het juridische overleg. Het lijkt er op dit moment overigens op dat het buiten de invloedzone ligt, mede door het gebruik van boorpalen.
3. RHDHV heeft namens Dunea de rapportage van Arcadis m.b.t. de BAL1 leiding getoetst. RHDHV heeft een opmerking gemaakt over de fundering van de leiding. Het is voor de geotechnische berekening van belang om te weten wat de ondergrond is voor de BAL1, is dit grond, zand of zijn het kessen?
Er hoeft niet gerekend te worden met constructieve bijdrage van de palen onder de leiding (zoals RHDHV aangaf in hun reactie)
4. Bij het brede perron wordt de BAL1 in ieder geval vervangen.
5. Uitgangspunt voor Dunea is 280 meter leiding vervangen. Dit staat los van de juridische aspecten.
6. Relinen is geen optie, je kunt de buis niet invoeren. Dit heeft te maken met de pers- en ontvangkuipen.
7. RWS bellen voor afsluiting A12 oktober / november 2016 voor een eerste verkenning. Later dient Dunea zelf met RWS in gesprek te gaan om tot afspraken te komen.
8. ProRail informeren over oktober / november 2016. Ook in dit geval moet Dunea uiteindelijk zelf in gesprek met ProRail.
9. [REDACTED] laat RHDHV offerte maken. Tegelijk deze laten communiceren met Arcadis, zodat informatie gedeeld kan worden. Bleizo stemt hier mee in.
10. Geotechnisch onderzoek is er, nagegaan moet worden welke extra informatie nodig is.
11. NGE onderzoek, wordt uitgevoerd als het ontwerp verder gereed is zodat er gericht onderzoek gedaan kan worden.
12. [REDACTED] stuurt de relevante gegevens die er zijn naar Dunea.











Overzicht van de uitdagingen:

De leiding zou zonder werkzaamheden nog 30-40 jaar mee kunnen; de werkzaamheden met betrekking tot de aanleg van het vervoersknooppunt zouden de stabiele situatie echter kunnen veranderen, waardoor de leiding op termijn zou kunnen bezwijken.

De werkzaamheden vormen op een aantal manieren een risico voor de leiding:

- De paalfunderingen voor het noordelijke perron van het treinstation en voor een deel van het eindpunt van de RandstadRail zullen op korte afstand van de BAL-1 worden aangebracht.
- Het station wordt deels over de BAL-1 gebouwd, waardoor de BAL-1 niet meer bereikbaar zal zijn.
- De werkzaamheden aan het station kunnen (tijdelijke) extra belastingen opleveren door grondverzet of materieel op de leiding.
- Een deel van de risico's heeft ook betrekking op de spoorlijn.

De totale lengte waarover de leiding beïnvloed wordt komt overeen met de totale lengte van het perron, circa 280 m.

variant	Schets aanwezig
Categorie A: behouden betonnen leiding BAL 1	
Variant A.1: Handhaven leiding, ontwerp station aanpassen (geen beïnvloeding BAL-1)	Nee
Variant A.2a: Handhaven leiding, geen beschermende maatregelen	Nee
Variant A.2b: Handhaven leiding, met beschermende maatregelen	Ja
Categorie B: reconstructie BAL 1	
Variant B.3a: Kous relining volledig tracé	Ja
Variant B.3b: Sub-lining volledig tracé	Ja
Variant B.4a: Volledig tracé vervangen door stalen leiding (open sleuf)	Ja
Variant B.4b: Volledig tracé vervangen door PE leiding (open sleuf)	Ja
Variant B.5a: Volledig tracé vervangen door stalen leiding (doorpersing)	Nee
Variant B.5b: Volledig tracé vervangen door stalen leiding (HDD)	Nee
Variant B.5c: Volledig tracé vervangen door stalen leiding (pipe bursting)	Ja
Variant B.6a: Volledig tracé vervangen door stalen leiding in nieuw tracé (sleuf i.c.m. doorpersing)(noord)	Ja
Variant B.6b: Volledig tracé vervangen door stalen leiding in nieuw tracé (sleuf i.c.m. doorpersing)(zuid)	Ja
Categorie C: hybride oplossingen	
Variant C.7: Beperkte nieuwe stalen leiding t.p.v. brede perrons i.c.m. beschermende maatregelen t.p.v. smalle perrons	Nee

Meest logische varianten:

Variant	Oplossings principe	Omschrijving
Variant A.2b	Handhaven leiding	Handhaven leiding, met beschermende maatregelen. De beschermende maatregelen bestaan uit permanente damwanden: - tussen de leiding en het perron over de volle lengte van het perron; - aan de andere zijde van de leiding alleen ter plaatse van het midden steunpunt van het station.
Variant B.3b	Relining	Sub-lining van de leiding over de volle lengte langs het perron, in combinatie met permanente damwanden: - tussen de leiding en het perron over de volle lengte van het perron; - aan de andere zijde van de leiding alleen ter plaatse van het midden steunpunt van het station en ter plaatse van de overgangsstukken naar de bestaande leiding.
Variant B.4a	Vervanging	Vervanging van de leiding door een nieuwe stalen leiding, aangelegd in open sleuf

Mogelijke optimalisatie van B.4a: is in nodulair bouwen en/of hybride oplossing van variant A.2b en A.4a, waarbij de leiding ter plaatse van de brede perrons wordt vervangen; ter plaatse de smalle perrons worden alleen beschermende maatregelen getroffen.

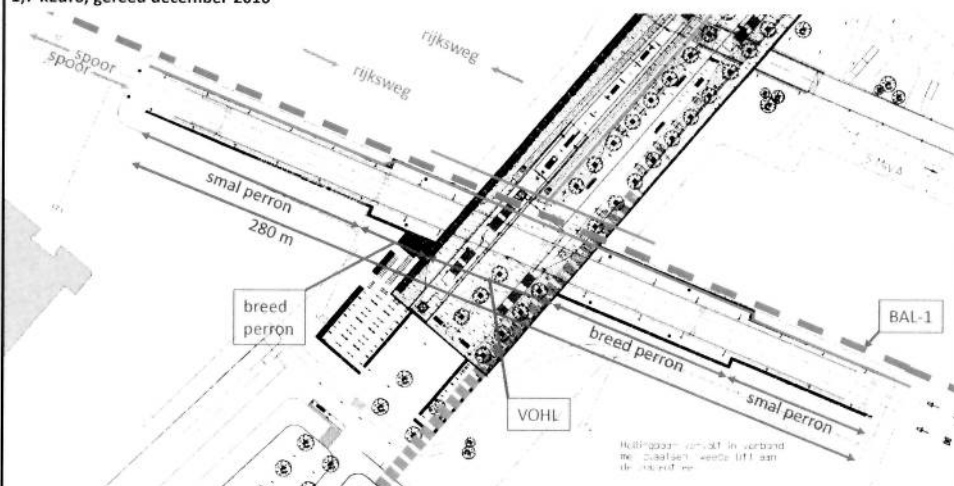
Onderzochte criteria:

- Kosten: voor elk van de 3 alternatieven is een projectraming opgesteld op basis van kentallen, met een nauwkeurigheid van +/- 25%.
- Planning: voor elk van de 3 varianten is een planning op hoofdlijnen opgesteld. Hierin is nog niet gekeken naar wens BLEIZO 1 nov klaar. Wel naar waar de alternatieven onderscheidend zijn.
- Risico's leveringszekerheid en externe veiligheid: een kwalitatieve beoordeling van de kans dat de leiding bezwijkt en het effect daarvan.
- Bereikbaarheid: bereikbaarheid leiding voor onderhoudswerkzaamheden; met name de bereikbaarheid van overgangsstukken is daarbij cruciaal.

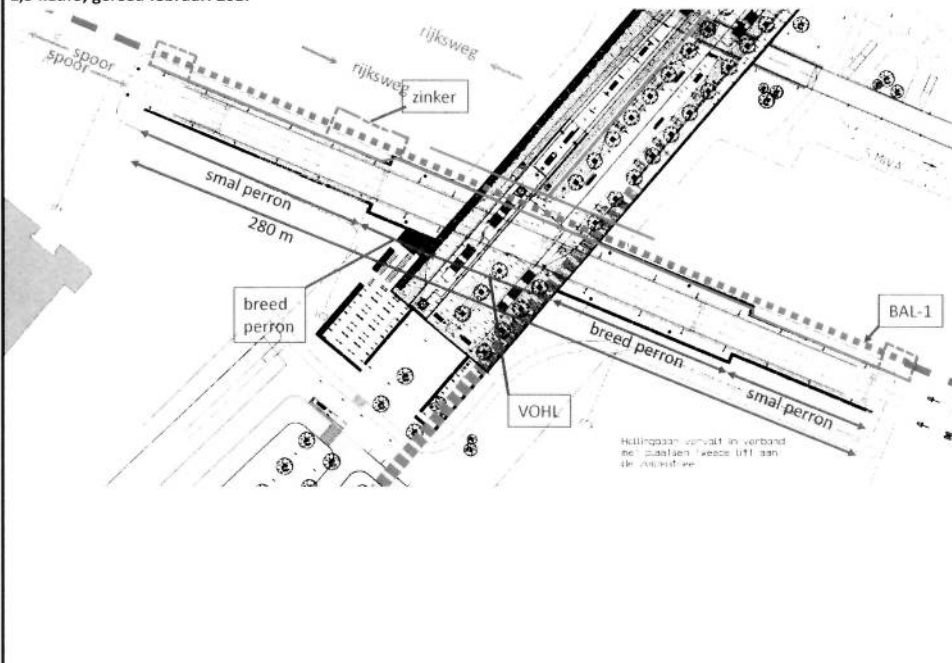
Resultaat

Alt	Omschrijving	Kosten (miljoen euro)	Planning	Risico's leveringszekerheid externe veiligheid	Bereikbaarheid i.v.m. onderhoud
A.2b	Handhaven leiding met beschermende maatregelen	1,7	Planning sluit op dec 2016. Conditiebepaling is tijdrovend. Planning is een risico. Na deze analyse zou alsnog kunnen worden geconcludeerd dat de leiding moet worden vervangen.	Het effect van de werkzaamheden, ook het aanbrengen van de dam-wanden op de leiding is onbekend. Het bezwijken van de leiding is een blijvend substantieel risico, voor levering water en voor omgeving. Deze variant is alleen aanvaardbaar indien voorafgaand aan de werkzaamheden van Bleizo de conditie van de leiding inzichtelijk is. Alleen aanvaardbaar als conditie huidige leiding als voldoende wordt beoordeeld. Geen structurele versterking van leiding daarom permanente damwand benodigd. Het risico van bezwijken is kleiner dan onder A.2b maar nog wel aanwezig. Meest robuuste oplossing. De kans dat de leiding bezwijkt is klein en het effect gering omdat de stalen leiding niet in één keer zal bezwijken. Een permanente damwand tussen het spoor en de leiding is niet noodzakelijk. Risico gering.	Leiding redelijk bereikbaar t.p.v. perrons. Ter plaatse van de kruising met de Randstadrail is de leiding onbereikbaar.
B.3b	Relining d.m.v. subline	2,5	Planning is een risico, met name in de voorbereiding; aangezien conditiebepaling noodzakelijk is. Het verwachte realisatie tijdstip is eind februari 2017.		Leiding redelijk bereikbaar t.p.v. perrons. Ter plaatse van de kruising met de Randstadrail is de leiding onbereikbaar.
B.4a	Nieuwe stalen leiding	2,4	Planning sluit op dec. 2016 Ervaring leert dat voorbereiding en uitvoering in beschikbare tijd haalbaar is, optimalisaties worden nu onderzocht		Leiding niet bereikbaar; maar aangezien het een nieuwe leiding betreft zonder kwetsbare verbindingen is dat acceptabel.

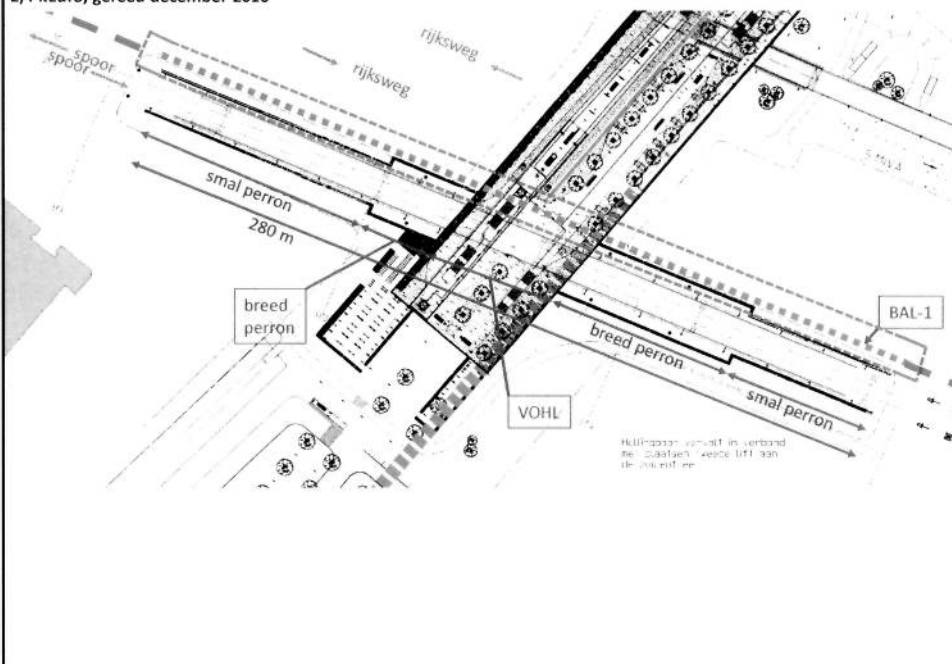
Variant A.2b: Handhaven leiding, met beschermende maatregelen
1,7 kEuro, gereed december 2016



Variant B.3b: Sub-lining volledig tracé
 2,5 kEuro, gereed februari 2017

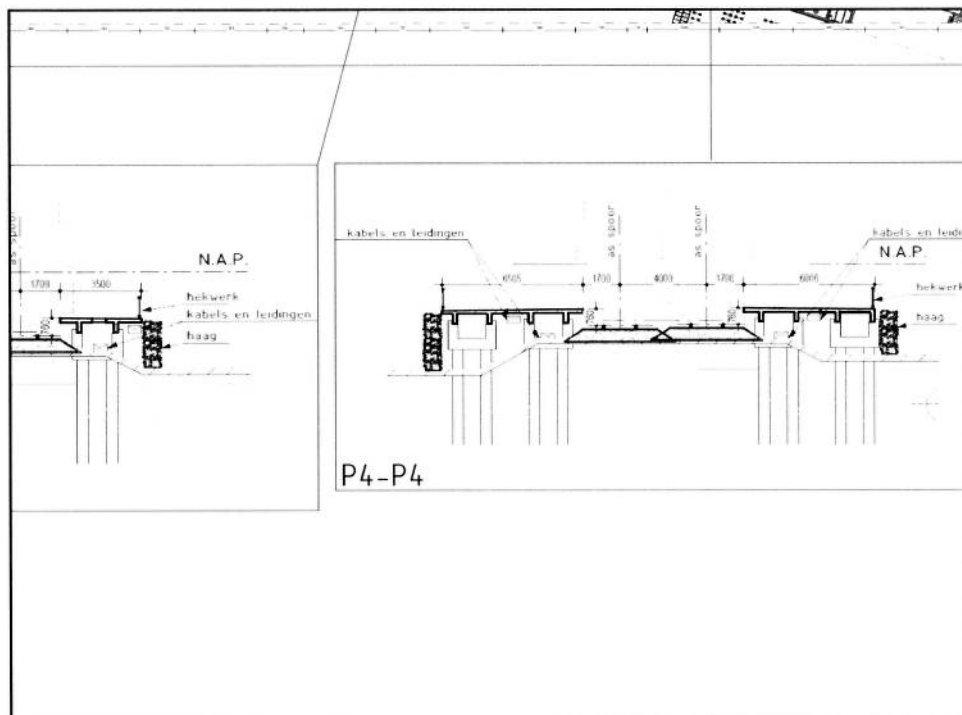


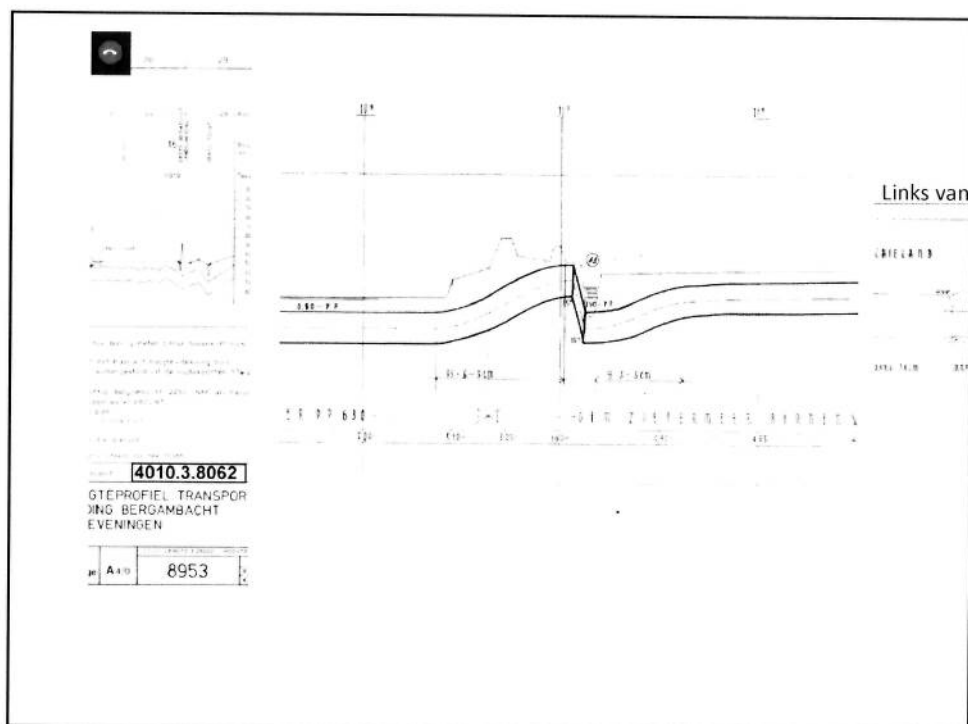
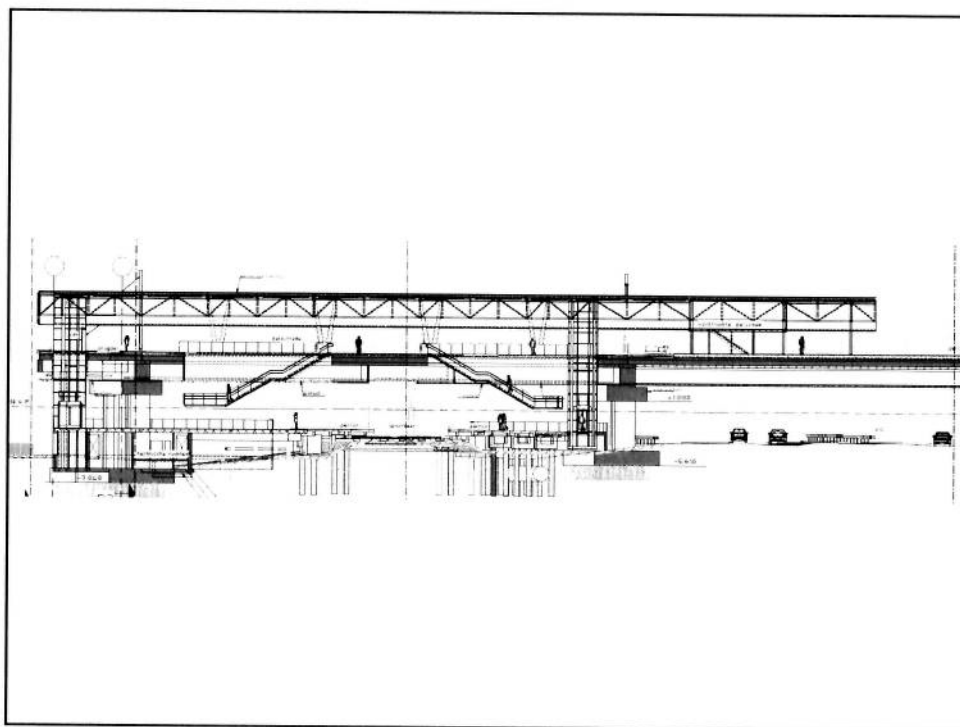
Variant B.4a: Volledig tracé vervangen door stalen leiding (open sleuf)
 2,4 kEuro, gereed december 2016



Vragen / bespreekpunten

- Zien jullie nog andere alternatieven?
- Hoe passen deze alternatieven in de planning van Bleizo?
- Waar zit de ruimte in de planning (aan beide kanten) en waar niet?
- Helpt het om anders te werken van midden naar buiten of van zuid naar noord?
- Welke mogelijkheden zien we qua verkeersmaatregelen, evt. brug over spoor etc.?
- Wat spreken we af over contact met RWS?
- Hoe zit het met de CO2 leiding die kruist?





Verslag

Bleizo

Vergadering van

Vervoersknoop Bleizo
Dunea

Datum vergadering

19 januari 2016

Vervoersknoop **Bleizo**

Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

Locatie

Dunea

Tijdstip

14.00-16.00 uur

■ Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T + 31 (0)79 346 93 51
E vervoersknoop@zoetermeer.nl
I www.bleizo.nl

Aanwezigen

DUNEA

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]@dunea.nl
[Redacted]@dunea.nl

BLEIZO

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]@zoetermeer.nl
[Redacted]@zoetermeer.nl
[Redacted]@zoetermeer.nl

ARCADIS

[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]@arcadis.nl
[Redacted]@arcadis.com

1.	Opening Het overleg zal gaan over de oplossingsrichtlijnen aanpassingen BAL 1 – leiding. [Redacted] meldt dat hun adviseur RHDHV er helaas niet bij kon zijn, maar dat ze voldoende info hebben ontvangen voor dit gesprek. Voor wat betreft de agenda, er is door Dunea een presentatie gemaakt met 13 varianten waarvan 3 à 4 het meest kansrijk zijn en die willen ze bespreken. Ook willen ze de planning bespreken.	
2.	Toelichting Bleizo kant [Redacted] licht toe dat we nu in de aanbestedingsfase van het combibestek zijn. We hebben 4 pakketten: 1 ^e pakket grondwerk en bouwwegen. Aanbesteding start januari 2016; 2 ^e pakket: combi bestek. Aanbesteding start februari 2016. Het combi bestek houdt in: brug-perrons-trappen-liften-stijgpunten-kap-beplanting op brugdek. Het combi-bestek houdt ook in de interwijkverbinding, het fietspad en ProRail. 3 ^e pakket: Spoorbestek ProRail 4 ^e pakket: Spoorbestek RandstadRail (uitvoering als brug klaar is) Vanaf juni 2016 zal de aannemer beginnen met inrichting werkterrein Vanaf september 2016 zal daadwerkelijk begonnen worden met de bouw van kolommen en keerwand. Het spoor gerelateerde werk start in november dit jaar. De kabelwerkzaamheden vinden plaats in het buitendienststelling weekend van 18 november 2016. Hiervoor is al een 52 uren buitendienststelling beschikbaar. Er zullen enkele voornachten nodig zijn voor voorbereidingswerkzaamheden. Volgens [Redacted] is het cruciaal is dat in de bestekken de coördinatie wordt opgenomen. Het geheel moet vóór december 2018 klaar zijn. Voor RandstadRail moet het in zomer 2018 fysiek klaar zijn zodat het testen kan beginnen. Bij ProRail is dat wellicht iets later. NS eist dat het P&R terrein gereed moet zijn voordat het station in gebruik wordt genomen. De datum 18 november 2016 geeft problemen licht [Redacted] toe. Er moet o.a. rekening gehouden worden met broedseizoen, natuurregels, het uit	

	productie halen van de BAL1 leiding. Het is een ontzettende puzzel. Sowieso zijn werkzaamheden voor DUNEa in het broedseizoen een no-go. Vanaf 1 september 2016 zouden ze aan de slag kunnen. Het heeft ook een grote claim op de overige werkzaamheden bij DUNEa. Er zijn 2 punten geeft [REDACTED] aan. Het project is niet van belang voor DUNEa. Ten tweede ze hebben 23 werkdagen nodig om 280 meter leiding te vervangen. Binnen 2 maanden uitvoering doen lijkt dus haalbaar maar ze kunnen geen garantie geven, zeker niet in combinatie met de andere werkzaamheden die DUNEa uitvoert. [REDACTED] vult aan dat alles wat later is dan 1 september DUNEa beter uitkomt. Hij merkt op dat hij het jammer vindt dat DUNEa er zo laat bij het project betrokken is. [REDACTED] merkt op dat we al sinds september 2014 in overleg zijn met DUNEa over deze werkzaamheden. [REDACTED] vult aan dat er inderdaad intensief en prettig contact is geweest tussen DUNEa en het Projectbureau Bleizo en hij hoopt dat dit zo blijft. [REDACTED] stelt voor om out of de box te kijken en hoopt dat we elkaar kunnen vinden. We moeten goed kijken waar nu precies de crux zit. Het wordt puzzelen met wat we wel kunnen en wat we niet kunnen. We hopen tot de beste gezamenlijke oplossing te komen zegt [REDACTED]	
3.	Presentatie DUNEa [REDACTED] laat aan de hand van de sheets zien dat er een beperkte ruimte is om te werken. RWS is het grootste risico. Hij heeft vragen over de CO2 leiding. Het gerucht gaat dat deze in 2016 geboord zal worden en dus geen last meer is voor de vervanging van de BAL1 leiding. [REDACTED] geeft aan dat het lang niet zeker is dat de leiding geboord wordt. In 2016 wordt dit zeker niet uitgevoerd. De kans is het grootst bij variant B.4a. [REDACTED] vindt het vervelend om in brengen maar er is in de toekomst een mogelijkheid dat de perrons langer moeten worden ivm met een mogelijke intercity. Hij weet namelijk dat NS hier een grote voorstander voor is om deze te laten stoppen op dit station. Een perron van 320 meter is geschikt voor de meeste intercitytreinen. [REDACTED] vraagt aan [REDACTED] of hij deze vraag wil uitzetten bij NS / ProRail. De plekken waar de overgangsstukken moeten komen zijn het meest kwetsbaar volgens [REDACTED]. [REDACTED] beaamt dat er beschermende maatregelen genomen moeten worden. Als aanvulling op de sheet vragen / bespreekpunten: [REDACTED] geeft aan dat het voor hem belangrijk is wat kunnen we wel en wat kunnen we niet met de leiding. Voor wat betreft de materiaalbestelling moet het mogelijk zijn we snel tot een keuze te komen meldt [REDACTED] nog. DUNEa moet nader onderzoeken of ze de damwand wel of niet willen doen en als ze die gaan doen, kan die blijven staan of moet die er weer uit? [REDACTED] zegt toe dat dit uitgezocht wordt, maar dit kan pas als het plan verder uitgewerkt is en bekend is hoe diep en waar de damwanden geplaatst worden. [REDACTED] vraagt of het mogelijk is om de leiding hoger neer te leggen, stel 0,5 meter. Hij denkt dat er bij de aanleg hierdoor veel winst is te behalen op het gebied van geotechniek (damwanden) en geohydrologie (bemaling). Volgens [REDACTED] is er al wat rekening mee gehouden, maar geen halve meter. Goed kijken naar de geotechnische analyse. Afgesproken wordt dat het 3d model van de vervoersknoop in pdf toegestuurd wordt aan [REDACTED] Ook heeft [REDACTED] een mail met aandachtspunten wat er allemaal moet gebeuren. Hij zegt toe dat hij deze naar de Projectorganisatie stuurt. De verkeersmaatregelen moet de aannemer zelf regelen, dit moet ook in	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

	een werkplan aan RWS aangeleverd worden volgens [REDACTED] Stel dat de keuze die in het DO gemaakt wordt a.s. donderdag 21 januari 2016 een stalen leiding wordt, dan moet over de maatregelen op de A12 RWS benaderd worden stelt [REDACTED] [REDACTED] kan hier ook een rol in spelen. [REDACTED] geeft aan dat de maatregelen die genomen worden naar DUNEA zullen worden gecommuniceerd zodat hun aannemer hierop kan anticiperen. Volgens [REDACTED] wil DUNEA met een D&C contract werken. Afgesproken wordt dat [REDACTED] uitzoekt wat hij in december 2015 precies aan [REDACTED] heeft toegestuurd basisinformatie en het opnieuw verstuurd. [REDACTED] is er een voorstander van om vaker met elkaar aan tafel te zitten. Volgens [REDACTED] praten we dan over 2 soorten overleggen: 1^e het technisch overleg 2^e voortgangsoverleg Proberen gelaagdheid in te brengen, gericht op het punt kunnen we meehelpen/ kunnen we meedenken. Wellicht de ene week bij DUNEA, de andere week bij het Projectbureau stelt [REDACTED] voor. [REDACTED] geeft aan graag mee te willen liften op de voorsprong die het Projectbureau heeft. Afgesproken wordt: - dat [REDACTED] en [REDACTED] wekelijks 1 uur bij elkaar komen om praktische info te delen; - [REDACTED] de presentatie doorstuurt.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
--	--	---

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@dunea.nl>
Verzonden: maandag 25 januari 2016 16:42
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
[REDACTED]; [REDACTED]@arcadis.com'
Onderwerp: RE: 160119 Verslag overleg Dunea-[REDACTED]-[REDACTED] - aandachtspuntenlijstje en presentatie
Bijlagen: Memo voor bestuurlijk overleg_ samenvatting variantennotitie.pdf; Presentatie varianten [REDACTED] 19 jan.pptx

Beste allemaal,

Hartelijk dank voor het verslag. Ik ga het nog even goed lezen, maar bij deze wel al onze twee actiepunten:

- Het aandachtspuntenlijstje van [REDACTED] (zie onder) en
- De presentatie (inmiddels zijn de bedragen alweer achterhaald en excuses voor de mb's) en als bonus nog het memo voor het bestuurlijke overleg (de inhoud komt op de bedragen na overeen met de presentatie).

Hartelijke groeten,

[REDACTED]

Aandachtspuntenlijst:

Vorbereiding:

- Vergunningen:
 - RWS (aanvoer/afvoer route via snelweg, barriers, vooraankondigingen, afwatering van snelweg);
 - NS Prorail (incl. afscheiding), binnen invloedssfeer, aarding kranen;
 - Waterschap (grond, grondwateronderzoek).
- Bemaling, spanningswater/lozen. Eventueel grouten en retourbemaling. Afdammen sloot;
- NGE onderzoek;
- Kabels/leidingen van RWS;
- Kabels van NS/Prorail;
- Lichtmasten en vangrail;
- Portalen van wegbewijzing snelweg;
- NS kast (elektra) in het tracé;
- Proefsleuven graven (ligging K&L derden, bestaande leiding mof/spie t.p.v. aansluitpunten)
 - o Engineering / werkplannen / planning;
 - o Revisiegegevens bestaande leiding;
- Werkterrein (smal, ca. 14m1);
- Toegang, uitrit werkterrein;
- Grondopslag / depot;
- Logistiek (toegang, uitrit, op smal werkterrein – niet kunnen passeren);
- Grondverbetering;
- Werktijden (volgt o.a. uit vergunningen);
- Keet locatie;
- Veilig stellen BAL-1 / draaiboek (incl. voorbereidingen);
- Boomstobben verwijderen.

Uitvoering:

- Bereikbaarheid;
- Egaliseren werkterrein;
- NGE onderzoek;
- Eventueel omleggen K&L derden;
- Aanvoer schotten voor baan;
- Mobiliseren;
- Uitzetten bestaande leiding;
- Heien (incl. gordingen), wel/niet blijvend, zettingen, welvorming, afbranden;
- Bemaling (incl. retourbemaling?);
- Drukloos maken bestaande leiding + leegpompen;
- Graven + afvoeren grond;

- Rooien bestaande vervallen leiding;
- Profileren damwandkuip;
- Leggen veldstrekking (lassen, coaten, cementeren);
- Aansluitpunten (fixering + kettingtakels);
- Aanvullen veldstrekking;
- Vullen leiding + op druk zetten;
- Monitoren leiding;
- Controle flensverbindingen;
- Coaten van flensverbindingen;
- Revisie;
- Aanvullen + ondersteuning aanbrengen overgangsstukken;
- Afvoeren + storten betonbuizen;
- Verwijderen lichtmasten;
- Tijdelijke opslag buizen.

[REDACTED]

[REDACTED] Dunea

Van: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]@zoetermeer.nl]

Verzonden: maandag 25 januari 2016 13:54

Aan: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED] (Henk); [REDACTED]@arcadis.com'

Onderwerp: 160119 Verslag overleg Dunea-DIPD-RW

Goedemiddag,

Bijgaand treft u aan het verslag van afgelopen dinsdag 19 januari 2016.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Gemeente Zoetermeer
Projectbureau Bleizo

Bleizo

Bezoekadres: Prismalaan West 1, 2665 PC Bleiswijk

Postadres: Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer

Telefoonnummers: 14 079, [REDACTED] 3 5326 1572

www.zoetermeer.nl | www.facebook.com/gemeentezoetermeer | www.twitter.com/gemzoetermeer

De inhoud van dit e-mailbericht kan evenals de bijlage(n) bij dit bericht vertrouwelijke informatie bevatten en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Het is u niet toegestaan om dit bericht evenals de bijlage(n) te gebruiken en te verstrekken aan anderen. Indien dit e-mailbericht niet de juiste geadresseerde(n) heeft bereikt verzoeken wij u om dit bericht direct aan de afzender te retourneren. Wij verzoeken u om direct daarna alle berichten waar de tekst van dit e-mailbericht in voorkomt, inclusief de bijlage(n), te vernietigen.

Verslag

Bleizo

Vergadering van
Vervoersknoop Bleizo
Overleg RWS m.b.t. A12

Datum vergadering
10 februari 2016

Locatie
Projectbureau Bleizo

Tijdstip
14.00-15.30 uur

Vervoersknoop Bleizo

Prismalaan West 1
2665 PC Bleiswijk

Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T + 31 (0)79 346 93 51
E vervoersknoop@zoetermeer.nl
I www.bleizo.nl

Aanwezigen

[REDACTED] (RWS) [REDACTED]
[REDACTED] (RWS) [REDACTED]
[REDACTED] (Arcadis) [REDACTED]
[REDACTED] (VVK Bleizo) [REDACTED]
[REDACTED] (Dunea) [REDACTED]
[REDACTED] (Dunea) [REDACTED]
[REDACTED] (Visser Smit Hanab) [REDACTED]
[REDACTED] (Visser Smit Hanab) [REDACTED]

Kopie aan

[REDACTED] (VVK Bleizo)
[REDACTED] (RWS)
[REDACTED] (Arcadis)

1.	Opening / Mededelingen	
	[REDACTED] opent de vergadering en heet iedereen welkom. Vanwege de aanwezigheid van Dunea vandaag bij dit overleg, volgt er een korte voorstelronde: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	
2.	Mededelingen	
	[REDACTED] geeft een korte toelichting op de voorliggende periode, vorig jaar een goed overleg gehad met RWS. Nu verder met besteksuitwerking. Vandaar nu een afspraak met RWS om alle zaken verder uit te werken. Wat er nu speelt is dat de BAL1 leiding voor de hele lengte van het perron vervangen gaat worden door staal. Dit vergt ook veel logistieke uitwerking in relatie tot de rijksweg. Vandaar dat Dunea bij dit overleg aansluit, samen met hun beoogde aannemer. Er is een beschouwing gedaan op de BAL1 leiding, deze nadere uitwerkingen geven aan dat er 300 meter	

	betonnen leiding vervangen moet worden door staal.	
3.	Werkzaamheden Dunea BAL1 leiding In het vorig overleg (april 2015) is er al gesproken over in- en uitvoegers en zijn er andere duidelijke werkafspraken gemaakt. Dit verslag is reeds naar Dunea gestuurd, zij zijn hier dus al van op de hoogte. Nu verder kijken hoe er gewerkt kan gaan worden. Bij de uitwerking van [REDACTED] zijn de uitgangspunten uit het vorig overleg niet meegenomen, omdat het verslag toen nog niet beschikbaar was voor hun. [REDACTED] benadrukt dat er overdag geen wegafzettingen mogen plaatsvinden, werkzaamheden achter de geleiderail mogen wel. Er is een uitzondering mogelijk, maar de functionaliteit van de vluchtstrook mag niet verloren gaan. [REDACTED] geeft aan dat dit het uitgangspunt is, het is niet uitgesloten dat de vluchtstrook een bepaalde periode onttrokken mag worden maar in de winterperiode is dit niet bespreekbaar. Er is altijd een opening om in overleg te gaan en tot een oplossing te komen. De winterperiode (voor RWS) is van november tot en met maart, vanwege mogelijk sneeuwval die van de weg geschoven moeten kunnen worden. [REDACTED] geeft een toelichting op het werk. RWS hebben ze nodig om op het werkterrein te komen. Er zal een NGE onderzoek gedaan moeten worden door Dunea. Vooralsnog wordt uitgegaan van 2 x 300 meter damwand aanbrengen dus de aanvoer hiervoor moet goed afgestemd worden. Ook moet waarschijnlijk grond worden afgevoerd over de snelweg. En dan zijn er nog de beperkingen vanuit ProRail waar rekening mee gehouden moet worden. De aannemer start met het werkterrein inrichten, hierbij zal de watergang die er loopt gedempt moeten worden (Dus het hoogheemraadschap moet ook benaderd worden door Dunea). Buitendienststellingen bij ProRail zijn al aangevraagd voor de Vervoersknoop. De eerste is in het weekend van 18 november 2016. Er zijn ca. 9 dagen nodig om de damwanden aan te brengen. [REDACTED] wil voornamelijk de logistiek en verkeerskundige zaken met RWS bespreken in dit overleg en niet de technische.	

█ geeft aan dat er zo min mogelijk in- en uitritten de snelweg op mogen, dus voorkeur voor 1 inrit en 1 uitrit werkterrein.

De in- en uitvoegers moeten 's nachts gemaakt worden, de aannemer moet aangeven welke rijbanen er dan uit moeten.

Aangeven hoe je omgaat met het gat in de barriër wat ontstaat. █ geeft aan dat deze voorbereidende werkzaamheden in de nacht plaats kunnen vinden, de overige werkzaamheden kunnen dan uit het verkeer uitgevoerd worden. Tussen 10 en 15 uur, en misschien vanaf 9 uur mag er in- en uitgereden worden.

De aannemer zal een voorstel moeten doen hoe om te gaan met de afrit naar Bleiswijk.

█ geeft aan dat een verkeersaannemer een voorstel moet doen voor de werkzaamheden, er zijn genoeg partijen die gecertificeerd zijn om deze werkzaamheden uit te voeren. Het is van belang dat Visser Smit Hanab snel een verkeersaannemer inschakelt.

█ stelt voor om alle opties aan te geven en deze te laten toetsen door het verkeersloket van RWS.

Mag er grond achter de geleiderail gelegd worden? Dit mag alleen als de barriër / geleiderail wel kan uitbuigen, dit is ongeveer 60 cm.

█ vraagt om welke periode dit gaat spelen. █ geeft aan dat het vanaf 1 september 2016 plaats gaat vinden.

In het weekend van 30 september 2016 (vanaf 22 uur) tot 3 oktober 2016 (5 uur) is de A12 tussen Zoetermeer en knooppunt Gouwe dicht vanwege asfalteringswerkzaamheden.

Wellicht is het combineren van de werkzaamheden dan mogelijk, de contactpersoon van deze werkzaamheden is █ (06-

█ van de BAM.

Dit levert eerder een kans op dan een probleem, omdat Visser Smit Hanab niet in de planning heeft om in het weekend te werken.

█ geeft wel aan dat de schade aan het wegdek geborgd moet worden, wellicht meerdere 0-metingen.

█ biedt aan om wanneer het plan bekend is, een afspraak te maken met hem om de plannen te bespreken en daarna indienen bij het verkeersloket.

Voor de afsluiting is een procedure, deze stuurt █ toe. Het gaat om uiterlijk 6 of 3 weken van te voren. (actie █ naschrift:

afgehandeld

_____ geeft aan dat er ook lichtmasten van RWS staan achter de barriër, hij zou deze graag strijken tijdens de werkzaamheden. _____ geeft aan dat wanneer je masten weg haalt moet je er ook andere masten voor terugzetten, want het werkvak moet aangelicht zijn.

Het portaal zit in de aanvraag om te verplaatsen, dit verzoek heeft _____ al gedaan, planning is in de zomer 2016 verplaatsen. Dan is hij dus verplaatst voor de werkzaamheden aan BAL1.

Er zal veel gereden worden met transporten, buiten de spits mag dit. Er moet wel in de gaten gehouden worden dat er geen vervuiling van de wegvakken op treedt, wanneer dit wel het geval is zal de aannemer de weg moeten schoonmaken.

In de nachtelijke uren mag er op de vluchtstrook gestaan worden met vrachtauto's met zand.

_____ vraagt hoe de procedure aanvraag voor vergunningen is. _____ heeft voor de vervoersknoop kant de vergunningen aanvraag gestart.

Dunea moet een WBR vergunning aanvragen bij RWS, behandelperiode is zeer waarschijnlijk 8 weken. Dit is te vinden via de website van RWS. **(actie Dunea)**

Hij wil heel graag bij de aansluitingen oost en west een 0-meting doen. Daar hebben ze ook een stuk bereikbaarheid voor nodig.

Ook bij de zinker moet er gekeken worden hoe de leiding ligt.

Hiervoor is een simpele maatregel nodig, dit kan de verkeersaannemer snel regelen en hiervoor geldt de korte aanvraag periode van 3 weken.

_____ vraagt of de Vervoersknoop ook eisen stellen aan de werkweg omdat deze in de toekomst blijft liggen en mogelijk door de volgende aannemer gebruikt gaat worden.

De projectorganisatie weet nog niet hoe ze de werkweg aan gaan leggen. Dit soort zaken is niet voor dit overleg.

Voor draaiingen achter de barriër geldt ook de CROW 96a.

_____ vraagt hoe de monitoring van de snelweg in de gaten gehouden

	wordt? Zeker zodra er grond weggegraven wordt. Dit zal ook een onderdeel van het WBR moeten zijn. Naschrift: handigste is zaken vooraf door te spreken met WBR-behandelaar Wat als blijkt dat er meer schade aan de leiding is op een langer traject? Dat tijdens de werkzaamheden blijkt dat er meer werkzaamheden nodig zijn. Dit wordt met de 0-meting opgevangen.	
4.	Werkzaamheden t.b.v. fundering van steunpunt brug en perrons	
	In aanvulling op hetgeen over de BAL1 leiding is besproken en op het gesprek van 23-04-2015 is nog een aantal zaken aan de orde gekomen. De verwachting is dat gedurende een periode van 4-5 weken de vluchtstrook moet worden versmald om de funderingen voor de pijler aan te kunnen brengen. De afzetting dient minimaal 2m buiten de kantstreep te worden geplaatst. Een detailuitwerking van het dwarsprofiel ter plaatse is zinvol om de noodzakelijke en beschikbare ruimte in beeld te brengen. De verwachting is dat deze werkzaamheden in Q1-2017 plaats gaan vinden. Het is belangrijk dat in het bestek voor het kunstwerk duidelijk staat aangegeven aan welke eisen moet worden voldaan. De algemene eisen worden door RWS op korte termijn gestuurd, de project specifieke eisen dienen nog te worden opgesteld. Afgesproken wordt dat deze in de eerste week van maart 2017 aan het project worden geleverd. Het lijkt onduidelijk met welke partij overleg gepleegd moet worden over het transport en het plaatsen van de liggers. RWS geeft aan dat zij alleen gesprekspartner is voor wat betreft de verkeerskundige zaken. De logistieke kant (o.a. aslasten diepladers) moet met RDW worden besproken. Het plaatsen van de liggers vindt naar verwachting in Q3 / Q4 van 2017 plaats.	
5.	Volgend overleg	
	Naar behoefte wordt een nieuwe afspraak gemaakt.	