

samenwerkingsovereenkomst tussen:

ProRail

en

Provincie Utrecht

Bestuur Regio Utrecht

Gemeente Zeist en

Gemeente Utrechtse Heuvelrug

inzake de ontwikkeling van het stationsgebied van station Driebergen-Zeist, onder meer bestaande uit:

- de realisatie van twee inhaalsporen
- de realisatie van een ongelijkvloerse kruising
- de aanpassing van het station Driebergen-Zeist
- aanpassingen weginfrastructuur
- aanleg Busstation
- aanleg Parkeergarage
- nieuwbouw fietsenstalling

en alle andere bijkomende werken en werkzaamheden

maart 2012, definitieve versie

INLEIDING

In en om het stationsgebied van station Driebergen-Zeist staan verschillende projecten op stapel die gecoördineerd, in samenwerking en met de benodigde onderlinge ondersteuning, zullen worden uitgevoerd. Ten aanzien van de spoorse infrastructuur is dat allereerst het realiseren van een inhaalvoorziening in beide richtingen met het doel de toekomstvastheid van de dienstregeling te garanderen. Daarbij wordt uitgegaan van de dienstregeling van het jaar 2020, wanneer er op het baanvak Utrecht-Arnhem aanzienlijk meer treinen zullen gaan rijden en een inhaalvoorziening noodzakelijk is. Het werk betreft in het kort de realisatie van een spoorverdubbeling - één spoor extra aan beide zijden - over een lengte van ca. vier kilometer. Hierdoor zal ook het station Driebergen-Zeist worden aangepast.

Naast de inhaalvoorziening is in de MIT-overeenkomst (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) van 2005 de gezamenlijke wens ten aanzien van de aanpak van de overwegveiligheid met betrekking tot een aantal ongelijkvloerse kruisingen vastgelegd. In het kader van deze overeenkomst is dat het ongelijkvloers maken van de kruising van de Hoofdstraat met het spoor bij station Driebergen-Zeist. Hiermee wordt voorts de doorstroming op het lokale en regionale wegennet bevorderd. In de bestuursovereenkomst van 18 mei 2010 hebben de bij deze overeenkomst betrokken omgevingspartijen hun doelstellingen, resultaten en inspanningen vastgelegd.

De ondergang wordt uitgevoerd door middel van een "tunnelbak" onder het spoor met een weg voor doorgaand gemotoriseerd verkeer van 2x2 rijstroken, met daarnaast een busbaan en een fietspad. Deze nieuwe en uitgebreide weginfrastructuur dient te worden aangesloten op de bestaande infrastructuur, die daardoor zal moeten worden aangepast. De capaciteit van de omliggende weginfrastructuur was reeds beperkt en zal binnen en als gevolg van het project worden geherstructureerd en gemoderniseerd, met inbegrip van het busstation dat wordt verplaatst en uitgebreid. Deze aanpassingen aan de (weg)infrastructuur worden deels veroorzaakt door de spoorse wensen van ProRail (inhaalvoorziening en onderdoorgang), maar ook deels worden deze aanpassingen op verzoek van de omgevingspartijen gerealiseerd in de vorm van uitbreidingen die de basisscope van ProRail overstijgen. De basisscope bestaat uit terugbrengen c.q. realiseren van eenzelfde functionaliteit van het object dat door het project dient te worden verplaatst (bijvoorbeeld het busstation) dan wel dient te worden gereconstrueerd (bijvoorbeeld kruising Hoofdstraat – Breullaan).

Als verdere aanpassingen dienen nog te worden genoemd de bouw van een parkeergarage en een nieuwe bewaakte fietsenstalling. Omdat een groot deel van de aanpassingen als genoemd tevens tegelijkertijd uitbreidingen van de capaciteit inhouden, zullen afspraken moeten worden gemaakt over voor wiens rekening en risico de verschillende deelprojecten worden uitgevoerd. In het kader van deze overeenkomst wordt ieders totale bijdrage vastgelegd en worden procesafspraken gemaakt. Ten aanzien van de risicoverdeling zal in een nadere realisatieovereenkomst een verdeling dienen te worden gemaakt. Als basis daarvoor zal moeten gelden het door partijen gedragen contracteringsplan.

In deze samenwerkingsovereenkomst leggen partijen het vigerende afsprakenkader vast, onder meer ten aanzien van ieders bijdrage in het project. Voorts wordt het proces met als doel te komen tot een voor partijen werkbare realisatieovereenkomst medio 2012 beschreven, waarin het vast te stellen contracteringsplan een belangrijke rol inneemt. Uitgangspunt betreft één integraal infraproject, teneinde zoveel mogelijk coördinatie- en uitvoeringsvoordelen te behalen.

Partijen

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **ProRail BV**, gevestigd te Utrecht, Moreelsepark 3, verder genoemd "ProRail" te dezen vertegenwoordigd door de Directeur Regio Randstad-Noord, de heer ir. C. de Vries mba, verder genoemd "ProRail",

en

2. **Provincie Utrecht**, gevestigd Pythagoraslaan 101 te Utrecht, te dezen op grond van artikel 176 Provinciewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R. Robbertsen, de Commissaris van de Koningin, handelend ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten d.d.],
3. **Gemeente Utrechtse Heuvelrug**, gevestigd Kerkplein 2 te Doorn, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer B. Homan, projectwethouder stationsgebied Driebergen-Zeist, handelend ter uitvoering van het besluit van de gemeenteraad d.d. 8 maart 2012,
4. **Gemeente Zeist**, gevestigd 't Rond 1 te Zeist, te dezen op grond van artikel 160 lid 1 onder e en artikel 171 lid 1 Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw J. Verbeek-Nijhof, projectwethouder, handelend ter uitvoering van het besluit van het College van burgemeester en wethouders d.d. 10 januari 2012,
5. **Bestuur Regio Utrecht**, te dezen rechtsgeldig op basis van een machtiging van de voorzitter van Bestuur Regio Utrecht, vertegenwoordigd door de heer K. van Dalen, portefeuillehouder infrastructuur, handelend ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur d.d.],

partijen 2 t/m 5 gezamenlijk in het kader van deze overeenkomst ook "omgevingspartijen" genoemd,

overwegende,

- A. dat ProRail in haar opdracht ten noorden en zuiden van de spoorlijn Utrecht – Arnhem over enkele kilometers een extra spoor zal aanleggen om inhaling van treinen mogelijk te maken;
- B. dat ProRail een onderdoorgang (2x2 rijstroken, busbaan en fietspad) zal aanleggen onder het spoor ter plaatse van de thans aanwezige ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn met de Hoofdstraat;
- C. dat de huidige spoorwegovergang in de Odijkerweg direct ten westen van het station Driebergen-Zeist zal worden gesloten en gesaneerd door ProRail en het spoorkruisend verkeer middels nieuw aan te leggen wegen wordt geleid naar de nieuwe onderdoorgang in de Hoofdstraat;
- D. dat ProRail vanwege de realisatie van de inhaalvoorziening en onderdoorgang het busstation dient te verplaatsen en dit nieuwe busstation op verzoek van de omgevingspartijen zal worden uitgebreid en gemoderniseerd;

- E. dat onder meer door voornoemde infrastructurele wijzigingen de weginfrastructuur rondom het station een geheel andere vorm en lay-out zal krijgen;
- F. dat de wijziging van de weginfrastructuur in goed overleg met de gemeenten, in hun hoedanigheid als eigenaar en wegbeheerder, zal plaatsvinden, en voorts omdat de weginfrastructuur op verzoek en in opdracht van die gemeenten c.q. omgevingspartijen zal worden uitgebreid en gemoderniseerd;
- G. dat ProRail voorts is gehouden het aantal weg te halen parkeerplaatsen terug te brengen en in samenwerking en op verzoek van de omgevingspartijen dit wordt gerealiseerd middels een concentratie en uitbreiding van parkeerplaatsen in een nieuw te bouwen parkeervoorziening;
- H. dat ter vervanging en uitbreiding van het aantal fietsenstallingsplaatsen onder het station een nieuwe bewaakte fietsenstalling zal worden gerealiseerd;
- I. dat binnen het totale project ProRail qua omvang en geld het grootste deel van de werken voor haar rekening en risico neemt;
- J. dat ProRail bereid is in opdracht van de omgevingspartijen in haar projectscope een aantal werken en werkzaamheden op te nemen teneinde voor partijen coördinatie- en uitvoeringsvoordelen te behalen;
- K. dat ProRail voorts intern en in samenspraak met de omgevingspartijen de wenselijkheid onderzoekt om de rol als centrale opdrachtgever binnen het geheel te vervullen;
- L. dat er tussen partijen aangaande de risicoverdeling nog nadere afspraken moeten worden gemaakt en deze afspraken in belangrijke mate afhankelijk (zullen) zijn van het uiteindelijke contracteringsplan, waarbij vooruitlopend op dit plan vooralsnog als uitgangspunt dient te gelden dat de opdrachtgever / initiatiefnemer/ veroorzaker van het betrokken project/systeemonderdeel ook risicodragend is ten aanzien van kostenoverschrijdingen, meerkosten en schaden ten aanzien van dat project/systeemonderdeel;
- M. dat meer concrete afspraken over de realisatie, over rekening en risico, en over samenwerking en overlegstructuur, hun vorm zullen vinden in de realisatieovereenkomst, die medio 2012 in de planning staat om tussen partijen te worden gesloten;

zijn met inachtneming van de inleiding en considerans het navolgende overeengekomen:

Artikel 1

(project/systeemonderdelen)

1. Op de als bijlage 1 aangeduide lijsten, verder genaamd systeemmatrix, zijn alle systeemonderdelen genummerd en beschreven. In deze systeemmatrix hebben partijen het kader vastgelegd met betrekking tot de verdeling van verantwoordelijkheden, taken en kosten tussen ProRail en de omgevingspartijen, waaronder in ieder geval (i) de verdeling van de investeringsopgave ("investeringsmatrix", bijlage 1b) en (ii) een uitwerkingsopgave met betrekking tot de exploitatie en het beheer van de systeemonderdelen

("exploitatiematrix", bijlage 1c). De systeemmatrix vormt mede het onderwerp van de besprekingen en van de onderhandelingen met het oog op de totstandkoming van de realisatieovereenkomst als bedoeld in artikel 6 lid 1 van deze overeenkomst. In deze realisatieovereenkomst zal de definitieve verdeling van verantwoordelijkheden, taken en kosten tussen ProRail en de omgevingspartijen worden vastgelegd.

2. De systeemonderdelen ten aanzien waarvan zowel ProRail als de omgevingspartijen als gedeeltelijk veroorzaker zijn aan te merken (zie systeemmatrix, kolom 4, ook wel genoemd: gezamenlijk opdrachtgever / initiatiefnemer), vormen vanwege die vervlechting de hoofdzaak van deze overeenkomst. Dit betreft de volgende werken:
 - Het te reconstrueren kruispunt van de Hoofdstraat en de Odijkerweg/Breullaan;
 - De realisatie van het nieuwe busstation met wachtvoorziening en chauffeursverblijf, met inbegrip van de kosten van aankoop van de (onder)grond en de sloop van de bestaande opstallen;
 - De realisatie van de P+R-voorziening(en);
 - De fietsenstalling onder het station;
 - De perronkap.
3. Op de situatietekening, die behoort bij de systeemmatrix en als bijlage 2 bij deze overeenkomst is gevoegd, staan alle systeemonderdelen nader op tekening aangeduid.

Artikel 2

(beheer, onderhoud en eigendom)

1. Partijen zullen met betrekking tot de in het kader van het project gerealiseerde werken/objecten/ systeemonderdelen:
 - a. onderhoudsgrenzen vaststellen,
 - b. de door hen gewenste onderhoudsgrenzen vastleggen op (een) onderhoudstekening(en), gebaseerd op voorlopig ontwerp (VO) en daarna het definitieve ontwerp (DO),
 - c. afzonderlijke objectovereenkomsten sluiten, waarin nadere gedetailleerde afspraken met betrekking tot beheer en onderhoud zullen worden vastgelegd. Deze overeenkomsten zijn met name relevant als er sprake is van kruisende/samenhangende infrastructuur en beheergebieden, zoals bij de nieuwe onderdoorgang onder het spoor en het nieuwe stationsgebouw het geval is.
2. De voorlopige tekeningen met onderhouds- en eigendomsgrenzen, alsmede de uitgangspunten voor het vaststellen van de gewenste onderhouds- en eigendomsgrenzen, zijn vastgelegd in bijlage 3. In de verkenningsmatrix, die is gebaseerd op de systeemmatrix, zijn richtinggevend de toekomstige opdrachtgevers en uitvoerders van beheer en onderhoud per systeemonderdeel aangegeven. Voor zover de voorlopige tekeningen met onderhouds- en eigendomsgrenzen, alsmede de uitgangspunten ter bepaling daarvan, in het kader van deze samenwerkingsovereenkomst nog niet (kunnen) worden vervaardigd, zal dit nader in de realisatieovereenkomst, zoals bedoeld in artikel 6 van deze overeenkomst, dienen te geschieden.
3. Voor wat betreft de toekomstige eigendomsgrenzen hanteren partijen als uitgangspunt dat de onderhoudsgrenzen- en de uitgangspunten, zoals aangegeven op de bij deze overeenkomst behorende

voorlopige tekening met onderhoudsgrenzen en de exploitatiematrix, de basis vormen bij het bepalen van de door partijen gewenste toekomstige eigendomsgrenzen.

Artikel 3

(integrale aanpak)

1. Ten aanzien van de aanpak van het project is het uitgangspunt van partijen dat het (infra)project integraal wordt aangepakt ten aanzien van aanbesteding, ontwerp en uitvoering.
2. Voor wat betreft de aanbesteding en de daarmee gewenste en te kiezen contractvorm, komen partijen overeen dat de voorkeur uitgaat naar een geïntegreerd contract (Design&Construct). Hierbij is als belangrijk winstpunt aan te merken - en daarmee na te streven - dat zo spoedig mogelijk de uitvoeringskennis en creativiteit van de markt wordt benut en ingezet bij de engineering en uitvoeringsvoorbereiding van het project.
3. Partijen noemen hierbij ook reeds de mogelijkheid tot het vormen van een alliantie als samenwerkingsvorm tussen opdrachtgever (ProRail) en opdrachtnemer (aannemer/bouwcombinatie), gericht op gezamenlijke verantwoordelijkheid en risicoverdeling. In dat geval zal conform de intentie van partijen sprake zijn van integraal opdrachtgeverschap van ProRail. Meer informatie over de alliantie is te vinden in de speciale ProRail brochure over de ProRail-alliantie.

Artikel 4

(financiën en risico)

1. Partijen stellen vast dat het project in uitgangspunt financieel realiseerbaar is op basis van de bedragen vermeld in genoemde systeemmatrix (bijlage 1).
2. ProRail heeft een budget beschikbaar voor de systeemonderdelen waarvan zij als (mede-)veroorzaker en opdrachtgever is aan te merken. Het budget van ProRail bedraagt in totaal €146,5 mio (prijsspeil 2011), inclusief de in de MIT-overeenkomst opgenomen indexering op basis van de IBOI.
3. De omgevingspartijen hebben een budget beschikbaar voor de systeemonderdelen waarvan zij als (mede-)veroorzaker en opdrachtgever zijn aan te merken. Het budget van de omgevingspartijen bedraagt € 26,3 mio (prijsspeil 2011). Dit budget is als volgt opgebouwd:
 - Provincie Utrecht: eur 8,14 mio;
 - Bestuursregio Utrecht: eur 8,14 mio;
 - Gemeente Utrechtse Heuvelrug: eur 5,02 mio;
 - Gemeente Zeist; eur 5,02 mio.Door ondertekening van deze overeenkomst bevestigen de omgevingspartijen dat zij het bedrag als bovengenoemd in haar hun begrotingen hebben gereserveerd voor dit project, inclusief de in de bestuursovereenkomst 2010 afgesproken indexering op basis van de IBOI.
4. Ten behoeve van de realisatiefase, geplande startdatum op 1 april 2012 na vaststelling van deze samenwerkingsovereenkomst en de projectbeschikking (terbeschikkingstelling van gelden) van de Minister van Infrastructuur en Milieu, zullen de omgevingspartijen onderling een overeenkomst sluiten

over de regionale samenwerking en coördinatie ten aanzien van het project. ProRail zal de afspraken zoals vastgelegd in deze overeenkomst respecteren, althans voor zover dat redelijkerwijs van haar kan worden gevergd. De omgevingspartijen streven er naar om vóór 1 juli 2012 het beheer van het totale regionale budget onder te brengen bij één nader aan te wijzen rechtspersoon. De inzet daarbij is dat één van de omgevingspartijen de rol van budgethouder vervult. Vanuit haar positie is de provincie de meest gerede partij om het regionale budget waar te nemen. Partijen stellen vast dat BRU zich beraadt op haar positie in het project vóór en na ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst.

5. De omgevingspartijen spannen zich maximaal in om aanvullende middelen te verwerven voor projecten en programma's die raakvlakken hebben met de ontwikkeling van het Stationsgebied Driebergen-Zeist. Specifieke inzet richt zich op mogelijke benutting van de saldorekening als genoemd in de MIT-overeenkomst.
6. In de systeemmatrix is per systeemonderdeel aangegeven wat de kosten daarvan zijn. Deze kosten zijn te beschouwen als het taakstellend budget per systeemonderdeel.
7. Indien het budget bij partijen als genoemd in lid 2 en lid 3 van dit artikel per systeemonderdeel niet voldoende dreigt te zijn en/of er belangrijke aanwijzingen c.q. calculaties zijn dat het budget per systeemonderdeel zal worden overschreden, geldt het uitgangspunt dat ten aanzien van het betrokken systeemonderdeel versoberingen worden doorgevoerd. In onderling overleg kunnen andere systeemonderdelen worden overeengekomen waarop kan of dient te worden versoberd, waarbij in ieder geval het uitgangspunt geldt dat de systeemonderdelen waarvan de omgevingspartijen veroorzaker zijn niet zullen worden versoberd indien het budget voor de systeemonderdelen waarvan ProRail veroorzaker is onvoldoende dreigt te zijn en/of is.
8. Indien per systeemonderdeel kostenvoordelen worden behaald, zullen deze voordelen ten gunste komen van het integrale projectbudget en zullen worden gereserveerd en indien nodig worden aangewend voor de financiering van de overige systeemonderdelen.
9. Partijen komen – met het oog op de totstandkoming van de realisatieovereenkomst – het uitgangspunt overeen dat (i) de omgevingspartijen aan ProRail als gedelegeerd opdrachtgever zullen verzoeken om de systeemonderdelen te (laten) realiseren waarvan zij de veroorzaker zijn, (ii) ProRail ten behoeve van de realisatie van het project enig opdrachtgever zal zijn van de aannemer, (iii) schade als gevolg van - bijvoorbeeld - meerwerk, stagnatie, bodemverontreiniging met betrekking tot enig systeemonderdeel wordt gedragen door de partij die voor dit systeemonderdeel in de als bijlage 1 aangehechte systeemmatrix als (mede-)veroorzaker is aangeduid en (iv) ProRail jegens de omgevingspartijen verantwoordelijk en aansprakelijk is voor fouten die zij maakt in de uitoefening van die rol c.q. opdracht als gedelegeerd opdrachtgever.
10. Partijen komen overeen dat zij, in onderling overleg, bij de totstandkoming van de realisatieovereenkomst kunnen afwijken van de uitgangspunten bedoeld in lid 9, mede in het licht van het contracteringsplan dat partijen in overleg zullen opstellen.
11. Partijen stellen in dat verband vast dat - bijvoorbeeld - kan worden gekozen voor het vormen van een alliantie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer (zie daarvoor ook artikel 3 lid 3 van deze

overeenkomst). In geval van een alliantie wijzigt de traditionele risicoverdeling tussen partijen en zal de alliantie in nader vast te stellen mate risicodragend zijn. Bij die contractsvorm zal het risico van de omgevingspartijen worden beperkt tot bepaalde (externe) restrisico's, die nader in de realisatieovereenkomst worden benoemd. Voorts bestaat de mogelijkheid dat het risicodragende deel van de omgevingspartijen geheel wordt ingebracht in de alliantie en daarmee als risico bij de gemeente verdwijnt.

12. Voor wat betreft financiering en kasstromen houden partijen rekening met de aanbestedingsregels, de staatssteunregels en de fiscale aspecten en de gevolgen die hieruit kunnen voortvloeien, waarbij ten aanzien van het fiscale regime als uitgangspunt geldt dat partijen de voorkeur geven aan een inrichting en uitvoering met zo min mogelijk fiscale lasten.

Artikel 5

(contracteringsplan)

1. ProRail stelt in overleg met de omgevingspartijen een contracteringsplan op. ProRail spant zich in om het contracteringsplan uiterlijk 1 april 2012 gereed en vastgesteld te hebben.
2. Teneinde het contracteringsplan op de in lid 1 genoemde datum te kunnen vaststellen is het (mede) van belang om zo spoedig mogelijk te starten met een marktconsultatie en aanbestedingsprocedure, zodoende dat spoedig inzicht ontstaat in de best mogelijke technieken die vanuit de marktpartijen worden aangereikt.

Artikel 6

(realisatieovereenkomst en bestemmingsplan)

1. In navolging van deze samenwerkingsovereenkomst en het vast te stellen contracteringsplan, spannen partijen zich in om medio 2012 overeenstemming te bereiken over de realisatieovereenkomst gericht op de uitvoering van het project.
2. In het kader van de voortgang van het project vormen het proces van "grondverwerving en onteigening" én de bestemmingsplanprocedure het kritische tijdspad. Indien de inhoud en voortgang van dit proces en deze procedure risicovol worden voor het project, dan treden partijen tijdig met elkaar in overleg over de noodzakelijke (bij)sturing en besluitvorming:
 - Ten aanzien van "Grondverwerving en onteigening" zal ProRail als centrale grondverwervende partij ervoor zorg dragen, voor zover dat binnen haar invloedssfeer- en bevoegdheidssfeer is gelegen, dat de grondverwerving en onteigening tijdig is gerealiseerd met de hiervoor beschikbaar gestelde middelen.
 - Ten aanzien van de planologische voortgang zullen de betrokken gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug ervoor zorg dragen, voor zover dat binnen hun invloedssfeer- en bevoegdheidssfeer is gelegen, dat het bestemmingsplan uiterlijk 1 april 2013 is vastgesteld, teneinde de door alle partijen gewenste opleverdatum van het project te halen.
3. In aanvulling op lid 2 van dit artikel zal op ieder moment dat risico's of andere omstandigheden hiertoe aanleiding geven overleg dienen te volgen op ambtelijk of - indien noodzakelijk - op bestuurlijk niveau.

Artikel 7

(slotbepalingen)

1. Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
2. Partijen zullen trachten geschillen, die ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, zoveel als mogelijk minnelijk tot een oplossing te brengen. Indien zulks niet mogelijk blijkt, zal het betreffende geschil in eerste instantie worden beslecht door de bevoegde rechter van de rechtbank te Utrecht.
3. Er is sprake van een geschil zodra één van de partijen zulks schriftelijk meldt aan de wederpartijen.
4. De inleiding, considerans en de bijlagen bij deze overeenkomst vormen een integraal onderdeel hiervan.
5. De volgende bijlagen maken deel uit van deze overeenkomst:
 - Bijlage 1 Systeemmatrix, inclusief exploitatie- en investeringsmatrix (vertrouwelijk)
 - Bijlage 2 Situatietekening, die behoort bij de systeemmatrix
 - Bijlage 3 Voorlopige tekeningen met onderhouds- en eigendomsgrenzen en de uitgangspunten voor het vaststellen van de gewenste onderhouds- en eigendomsgrenzen (gewenst/optieel, zie art. 2.2)
6. Deze overeenkomst kan slechts worden gewijzigd dan wel aangevuld door middel van een door alle partijen bevoegdelyk ondertekende schriftelijke verklaring.
7. In de gevallen waarin deze overeenkomst niet voorziet, dan wel indien wijziging van de overeenkomst noodzakelyk is, treden partijen hiertoe in overleg.
8. Na ondertekening van de realisatieovereenkomst als genoemd in artikel 6 lid 1 van deze overeenkomst, zal de werking van deze overeenkomst vervallen.

Aldus in vijfvoud opgemaakt en ondertekend,

Namens ProRail

te op 2012

.....

Namens de provincie Utrecht

te op 2012

.....



Namens de bestuursregio Utrecht

te op 2012

.....

Namens de gemeente Utrechtse Heuvelrug

te op 2012

.....

Namens de gemeente Zeist

te op 2012

.....

Stysteemverantwoordelijkheden, investeringskosten en aspecten van beheer & onderhoud (versie 16 november 2011 – adp1)

Deze brede systeemmatrix bevat de verdeling van de investeringskosten (rekening & risico) van aanleg en (ver-)bouw van de infrastructuur van het integrale project Stationsgebied Driebergen-Zeist, op basis van de (deel-)systeemverantwoordelijkheden. Het accent in het linker deel ligt op investeringen & financiering. Het accent van het rechter gedeelte betreft aspecten van beheer & onderhoud; deze matrix vormt tevens de basis voor (deel-)exploitaties in, op en rond het nieuwe station. De rijnummers in de eerste kolom corresponderen met de nummers op de onlosmakelijk bij dit schema horende kaart AR_B3_PLT_1020B– Plattegrond Verdeling kosten Rijk-Regio / Arcadis.

[file = Drb-Zst Systeemmatrix (breed) versie 16 nov 2011 adp1]

1	2	3	(idem aan 9)	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Nr op kaart (systeemdeel)	Hoofdkenmerk → Projectonderdeel i.c. (deel)systeem	Huidig eigen- dom	Toekomstig juridisch eigendom (inschatting nov 2011)	Financierings- voorstel van aanleg en (ver-) bouw. Zie Samenwerkings overeenkomst (d.d.....)	Project- kosten (in € miljoen en tonnen afgerond) - zie SSK- raming Baseline 3+ (d.d.....)	Financierings bron(nen) (= dekking v.d. investeringen) Het zgn. 'Regiobudget' wordt gevoed door diverse bronnen	Hoofdmotief voor indeling van deelsystemen en verdeling van investerings- kosten	Opmerkingen 1 (hoofdzakelijk over de investeringen)	Toekomstig juridisch eigendom (inschatting nov 2011)	Opdrachtgever voor aanleg en (ver-)bouw (Wie bouwt voor wie, welk deelsysteem?)	Toekomstige, primaire opdrachtgever van Beheer en Onderhoud (= betaler)	Toekomstige uitvoerder van Beheer & Onderhoud	Kostenaspect (van Beheer & Onderhoud)	Uitwerkings- opgave
1	Spoorstelsel (dwz verbreding van 3 naar 4 sporen, wissels, etc.)	Railinfra- trust (RIT)	ProRail (t/m spoorstelsel of hek)	Rijk (MIRT en PHS) 100%	€ 42 milj.	MIRT	De veroorzaker betaalt (als gevolg van 3 -> 4 sporen)	Het wordt een station met middenperron. Kosten van de versnelling van de tijdelijke weg toegedeeld aan deelsysteem 1.	ProRail (t/m spoorstelsel of hek)	ProRail bouwt voor ProRail	ProRail beheert	ProRail besteedt bepaalde B&O- taken structureel uit.	Ingegoten spoor- staven hebben hogere beheer- kosten dan opgelegde spoorstaven.	Partijen maken samen integrale analyse van alle nieuwe kosten c.q. tekorten voor Beheer & Onderhoud ¹
2	Stationsgebouw-1 (dwz nieuw basisstation en transferruimte / faciliteiten + commerciële ruimtes)	(RIT) en NSV	Juridische eigenaar = NS Poort	Rijk (IenM) 100%	€ 9,7 milj.	MIRT	De veroorzaker betaalt, vervanging en vernieuwing van het bestaande	Exploitatie van de commerciële (afsluitbare) ruimtes door NS Poort.	Juridische eigenaar = NS Poort	ProRail bouwt voor ProRail (NS Poort en ProRail maken speciale overeenkomst)	ProRail beheert voor NS Poort (inclusief de technische installaties in het stationsgebouw)	De toegankelijk- heid van de technische (installatie)ruimtes dient gewaarsborgd	Vanuit B&O- taken is onderscheid gewenst tussen transferruimtes en commerciële ruimtes.	
3 (samen met 5)	Stationsgebouw-2 (dwz fietsstalling; vervanging huidige capaciteit, 1520 onbewaakt en 540 bewaakt = 2060 pl)	RIT (grond + gebouw)	NS Poort	Rijk (IenM) 100%	€ 6,3milj.	MIRT	De veroorzaker betaalt vervanging van huidige aantallen	Zie Business case-analyse voor ingebouwde fietsstalling	NS Poort	ProRail bouwt stalling in 2 lagen voor toekomstige eigenaar	Gemeenten Zeist en UH gezamenlijk.	Gemeente(n) zelf of uit te besteden aan derde partij	U-stal exploiteert nu; voert ook B&O uit. Zie Stallingsover- eenkomst RIB (nuProRail) + gemeente UH.	Gemeenten UH en Zeist werken e.e.a. verder uit conform de Beleidsuitgangspu- nten in de Grontmij-memo (nov 2011) Zie voetnoot 1
4 (evt ism met 3 en 5)	Stationsgebouw-3 (dwz aparte ruimte van ca. 240 m2 voor commerciële en /of informatieve doeleinden)	nvt	NTB (NS Poort)	NTB (Regio)	Pm	Pm	Pm	Zit niet meer in de scope; kan in latere planfase terugkomen	pm	pm	pm	pm	Pm	Koppeling met systeemdelen 3 en 5 wordt onderzocht.

¹ Alle kostenconsequenties voor beheer en onderhoud (inclusief verschuivingen in areaal openbare ruimte) van het project Stationsgebied Driebergen-Zeist worden integraal geanalyseerd en tevens in evenwicht gebracht met nieuwe opbrengsten a.g.v. de ontwikkeling van het integrale stationsgebied. Tekorten op nieuwe budgetten van beheer en onderhoud worden indien nodig aangevuld met bedragen van Rijk en Regio (provincie, BRU, gemeente Zeist en gemeente Utrechtse Heuvelrug).

1	2	3	(idem aan 9)	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Nr op kaart (systeemdeel)	Hoofdkenmerk → Projectonderdeel i.c. (deel)systeem	Huidig eigendom	Toekomstig juridisch eigendom (inschatting nov 2011)	Financieringsvoorstel van aanleg en (ver-) bouw. Zie Samenwerkingsovereenkomst (d.d.....)	Projectkosten (in € miljoen en tonnen afgerond) - zie SSK-raming Baseline 3+ (d.d.....)	Financieringsbron(nen) (= dekking v.d. investeringen) Het zgn. 'Regiobudget' wordt gevoed door diverse bronnen	Hoofdmotief voor indeling van deelsystemen en verdeling van investeringskosten	Opmerkingen 1 (hoofdzakelijk over de investeringen)	Toekomstig juridisch eigendom (inschatting nov 2011)	Opdrachtgever voor aanleg en (ver-)bouw (Wie bouwt voor wie, welk deelsysteem?)	Toekomstige, primaire opdrachtgever van Beheer en Onderhoud (= betaler)	Toekomstige uitvoerder van Beheer & Onderhoud	Kostenaspect (van Beheer & Onderhoud)	Uitwerkingsopgave
5 (samen met 3)	Stationsgebouw-4 (dwz uitbreiding v.d. huidige capaciteit van de fietsenstalling tot max 3040 pl bewaakt en/of toezicht)	RIT en NSV	NS Poort	Ruimte voor de Fiets en Regio, dus 50%-50%	€ 2,8 milj. Dat is ieder €1,4 milj.	Ruimte voor de Fiets + Regiobudget	Prognose van ProRail (Ruimte vd Fiets) is reden voor vergroting capaciteit	Gedeelde beangen (dezelfde eindgebruikers) en hogere kwaliteit dan nu (buiten)	NS-Poort	Idem tekst hierboven; deelsysteem 3	Zie deelsysteem 3	Zie deelsysteem 3	Zie deelsysteem 3	Zie kolom 14 bij deelsysteem 3. Zie voetnoot 1
6	Perronkap (= vervangen van oude en verlenging tot 70 meter)	Railinfra-trust	ProRail	Rijk en Regio 50%-50% *) zie opm.	€ 2,3 milj. (= ieder €1,15)	MIRT en Regiobudget	ProRail moet een beschutte ruimte terugbrengen	ProRail (en I&M) stelt: nieuwe kap is geen verplicht onderdeel van het basisstation.	ProRail	ProRail bouwt voor zichzelf en ten laste van de regio	ProRail	ProRail	B&O-kosten voor ProRail zijn ca. €15.000 / jaar (dwz € 13,83 m2)	Zie voetnoot 1
7 (ism 8)	Voorpleinen (dwz vervanging van de huidige voorpleinen aan noord- en zuidzijde, met de daarop te plaatsen straatmeubilair, etc.)	NS Poort (gem. UH beheert)	NS Poort	Rijk (lenM) 100% *) zie opm.	€ 0,83 miljoen	MIRT	Integraliteit van het OV-knooppunt; hoort bij functioneren van het totale station	Onder het nieuwe stationsgebouw ontstaat een nieuw openbaar 'verbindingsplein' tussen de beide voorpleinen	NS Poort	ProRail bouwt voor toekomstig eigenaar	NS Poort	Gemeente UH (zij doet 't nu ook; zie de bestaande Voorpleinen-overeenkomst)	Systeemdeel 7 (inclusief de openbare ruimte plein onder het nieuwe station) en systeemdeel 8 in zijn geheel te beheren en onderhouden; (samenhang, kostenefficiëntie)	Partijen maken nieuwe voorpleinen-overeenkomst
8 (ism 7)	Busstation (dwz verplaatsing van het huidige busstation van zuidzijde naar noordzijde en uitbreiding)	NS Poort (UH beheert) en derden	Gemeente UH NB: let op eigendoms-grenzen met gemeente Zeist en NS Poort	Rijk en Regio 50%-50%	€ 19,4 milj. (= ieder € 9,7)	MIRT en Regiobudget	Mix van regionale wens voor goede oriëntatie van het busstation op treinstation en uitbreidingswens	Concessies van BRU en Provincie Utrecht	Gemeente UH NB: let op eigendoms-grenzen met gemeente Zeist en NS Poort	ProRail voert voor gemeente UH het civiele werk uit en Prorail bouwt namens de gemeente UH de verdere inrichting	Gemeente UH onderhoudt civiele werken en overige voorzieningen van het busplein (NB: zie kolom 12) Zie ook deelsysteem 9	Gemeente UH (doet 't nu ook) ----- DRIS-panelen worden nu beheerd door Provincie Utrecht; BRU veronderstelt dat dit zo blijft	OV-autoriteiten hebben geen extra middelen voor B&O van busstation. Het grotere busstation zorgt voor hogere B&O-kosten (dan nu)	Aparte busplein-overeenkomst van gemeente UH met provincie en BRU (let op afstemming met systeemdeel 7)

1	2	3	(idem aan 9)	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Nr op kaart (systeemdeel)	Hoofdkenmerk → Projectonderdeel i.c. (deel)systeem	Huidig eigen- dom	Toekomstig juridisch eigendom (inschatting nov 2011)	Financierings- voorstel van aanleg en (ver-) bouw. Zie Samenwerkings overeenkomst (d.d.....)	Project- kosten (in € miljoen en tonnen afgerond) - zie SSK- raming Baseline 3+ (d.d.....)	Financierings bron(nen) (= dekking v.d. investeringen) Het zgn. 'Regiobudget' wordt gevoed door diverse bronnen	Hoofdmotief voor indeling van deelsystemen en verdeling van investerings- kosten	Opmerkingen 1 (hoofdzakelijk over de investeringen)	Toekomstig juridisch eigendom (inschatting nov 2011)	Opdrachtgever voor aanleg en (ver-)bouw (Wie bouwt voor wie, welk deelsysteem?)	Toekomstige, primaire opdrachtgever van Beheer en Onderhoud (= betaler)	Toekomstige uitvoerder van Beheer & Onderhoud	Kostenaspect (van Beheer & Onderhoud)	Uitwerkings- opgave
9	Chauffeursruimte (dwz het gebouwte voor busschauffeurs; ca. 40 m2)	Derden	Gemeente UH	Rijk en Regio 50%-50%	€ 1,6 ton (= ieder € 0,8 ton)	MIRT en Regiobudget	Hoort bij busstation (integraliteit van het hele stationsproject)	Outillage terug- bouwen, vaste vervanging voor het bestaande gebouwtje; zonder grondkosten	Gemeente UH	ProRail voor gemeente UH	Gemeente UH	Let op eisen voor dit type gebouw i.c. werkruimte (bijv. ARBO) en architectuur, onderhoudsarm	In OV-concessie wordt gebruik, gebruikskosten, b&o-kosten geregeld met de vervoerders. Gemeente UH regelt zaken met concessieverle- ners en die weer met vervoerders	Gemeente UH stelt samen met de concessie- verleners huurovereen- komst op, waarin kosten van B&O ten laste komen van vervoer- bedrijven
10	Wegensysteem-1 (dwz het completeren van het profiel van 2x2 rijstroken op Hoofdstraat op het gedeelte tussen bouwgrens en aansluiting A-12, inclusief voetpaden en fietspaden; inclusief VRI Beerschoten – Reehorst)	Gem. UH	Gemeente Utrechtse Heuvelrug (=UH) (inclusief VRI)	Regio 100%	€ 1,5 milj.	Regiobudget	'Ontbrekende schakel' oplossen; dit wegvak valt buiten bouwgrens Stationsgebied Drb-Zst; heeft het karakter van een bijbestelling	De andere toegang is voor landgoederen Beerschoten en Reehorst (VRI nodig)	Gemeente Utrechtse Heuvelrug (inclusief VRI)	ProRail bouwt voor gemeente UH (incl. VRI- installatie)	Gemeente Utrechtse Heuvelrug (inclusief VRI)	Gemeente UH (inclusief VRI)	Gemeente UH heeft geen nieuw budget voor beheer & onderhoud a.g.v. areaalvergroting	Zie voetnoot 1
11	Wegensysteem-2 (de gehele betonnen bak, dwz de grote en de kleine onderdoorgang, wegen voor al het gemotoriseerd verkeer, inclusief busbanen, voet- en fietspaden (incl. LV-brug), oversteken, in- en uitritten, etc. alle onderdelen direct gerelateerd aan betonnen bak; ook "middelste" VRI)	Gem.'n UH en Zeist; + RIT en NSV + private partijen (inritten)	ProRail alles loodrecht onder het spoor; t/m hek; zie deel- systeem 1	Rijk (lenM) 100%	€ 64,8 milj.	MIRT	De veroorzaker betaalt	Inclusief vrijwel alle kosten voor tijdelijke maatregelen. Versnelling bouwfasen 2 en 3 overlappen, kosten toegedeeld aan deelsysteem 2	ProRail alles loodrecht onder het spoor; t/m hek; zie deel- systeem 1	ProRail bouwt voor de toekomstige (grond)eigenaar, gemeente UH	Gemeente UH , voor alles dat zich niet onder het spoorviaduct bevindt . ProRail besteedt het wegdeel onder haar spoor uit aan gemeente UH	ProRail draagt, na uitvoering, zorg voor beheer & onderhoud van spoor kruisend deel (t/m hek dat spoorbaan afsluit) Gemeente UH draagt zorg voor het gehele profiel daarbuiten	De toekomstige eigendomsgrn- zen en B&O- grenzen logisch trekken; let op raakvlakken en afstemming groot en klein onderhoud	Aparte overeenkomst tussen gemeente UH en ProRail over dit systeemdeel. Zie ook voetnoot 1
12	Wegensysteem-3 (dwz het te reconstrueren kruispunt Hoofdstraat- Breullaan-Odijkerweg) (inclusief VRI Breullaan)	Gem.'n UH en Zeist en derden	Gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug (inclusief VRI)	Rijk en Regio 50%-50%	€ 4,7 milj. (= ieder € 2,35)	MIRT en Regiobudget	Integraliteit van het project en ge- deelde belangen (o.a. impact van regionale wens tot situering en veilige inpassing van een nieuw en groter busstation aan noordzijde)	De gemeente (eigendoms- scheidings)grens ligt zodanig dat de zuidelijke tak van UH is en de 3 andere takken van Zeist. Zie svp kadastrale kaart. Zie ook kolom 13.	Gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug (inclusief VRI)	ProRail bouwt voor partijen in kolom 9	Gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug (inclusief VRI)	Zeist is beheerder van Odijkerweg, Breullaan en Driebergseweg (incl. kruising en de VRI). Hoofdstraat ná de kruising valt onder UH.	De fietspaden op de Odijkerweg tot aan het viaduct A12 zijn nu in beheer van Zeist (al hoewel op grond van UH).	

1	2	3	(idem aan 9)	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Nr op kaart (systeemdeel)	Hoofdkenmerk → Projectonderdeel i.c. (deel)systeem	Huidig eigen- dom	Toekomstig juridisch eigendom (inschatting nov 2011)	Financierings- voorstel van aanleg en (ver-) bouw. Zie Samenwerkings overeenkomst (d.d.....)	Project- kosten (in € miljoen en tonnen afgerond) - zie SSK- raming Baseline 3+ (d.d.....)	Financierings bron(nen) (= dekking v.d. investeringen) Het zgn. 'Regiobudget' wordt gevoed door diverse bronnen	Hoofdmotief voor indeling van deelsystemen en verdeling van investerings- kosten	Opmerkingen 1 (hoofdzakelijk over de investeringen)	Toekomstig juridisch eigendom (inschatting nov 2011)	Opdrachtgever voor aanleg en (ver-)bouw (Wie bouwt voor wie, welk deelsysteem?)	Toekomstige, primaire opdrachtgever van Beheer en Onderhoud (= betaler)	Toekomstige uitvoerder van Beheer & Onderhoud	Kostenaspect (van Beheer & Onderhoud)	Uitwerkings- opgave
13	Wegensysteem-4 (dwz Stationslaan vanaf de rand/bouwgrens van de betonnen bak tot en met de inrit van de P&R-garage, rijbaan voor gemotoriseerd verkeer, voet- en fietspaden, oversteken, inritten)	Gem UH, RIT, NSV en derden	Gemeente UH	Rijk (IenM) 100%	€ 1,5 milj.	MIRT	Impact van spoorverbreding en nieuw ruimtebeslag aan zuidzijde van het station (incl. inritten en groenstrook)	Eigendom ten westen van zgn. betonnen bak gaat over naar gemeente UH, moet openbare weg worden, is nu trambaan (voor inritten zie rijen 17 en 18)	Gemeente UH	ProRail bouwt voor gemeente UH	Gemeente UH	Gemeente UH	Gemeente UH heeft geen nieuw budget voor beheer & onderhoud als gevolg van areaaluitbreiding	Bijzondere uitwerkings- opgave ²
14	Wegensysteem-5 (dwz Odijkerweg- Kwekerijweg, vanaf deelsysteem 3; zie hierboven)	Gemeen- te Zeist, RIT en derden	Gemeente Zeist	Rijk (IenM) 100%	€ 0,56 ton	MIRT	Effect van het vervallen van de huidige gelijkvloerse overgang in de Odijskerweg	NB: de grond- eigendomsgrens tussen de beide gemeenten. NB: in raming van 13 zit stukje fietspad	Gemeente Zeist	ProRail bouwt voor gemeente Zeist (let op de gronden van derden)	Gemeente Zeist	Het beheer en onderhoud van alle voet- en fietspaden vraagt specifieke afspraken (bijv veegwerk).		
15	Verleggen alle kabels en leidingen (eigendom, beheer & onderhoud is en blijft in separate contracten geregeld)	Diverse eigen- aren	De eigenaar van iedere, specifieke kabel- en leiding- systeem	Rijk (IenM) 100%	€ 2,3 milj.	MIRT	De veroorzaker betaalt		De eigenaren van iedere specifieke kabel- en leiding- systeem	ProRail bouwt voor alle huidige eigenaren (niet voor de exploitanten)	Eigenaren of de exploitanten; kan per kabel- of leidingssysteem variëren	Diverse	ProRail regelt dit separaat	Door ProRail uit te werken
16	Extra Inpassingskwaliteit (dwz waterpartij, bomen in de bak, te verplaatsen bomen, wandafwerking natuurlijke materialen, zonnecellen, etc.)	Nvt	NTB, alle afhankelijk van specifiek object, deelsysteem	Regio 100%	€ 3,1 milj.	Regiobudget	Regionale wens (VTW, Verzoek tot Wijziging); dit is kwalitatieve maat- regel 'bovenop' de functionele infrastructuur	Zie de beide overeenkomsten MIT (2006) en Bestuursovereen- komst 2010 (passages over versobering en inpassing)	NTB, alle afhankelijk van specifiek object, deelsysteem	ProRail bouwt voor NTB Ook afhankelijk van specifiek object, deelsysteem	De nieuwe eigenaar, d.i. afhankelijk van specifiek object, deelsysteem	NTB, door nieuwe eigenaar te bepalen	Uitvoering moet voldoen aan de B&O-eisen te stellen door de nieuwe eigenaar van het speci- fieke object of deelsysteem	Zie voetnoot 1
16a	Cultuur-historie (dwz bestaande en nieuwe elementen van cultuur- historische waarde, oa het trafohuisje)	Prorail van oude perronkap en privaat voor trafohuisje	Regio	100% Regio	€ 1,54 ton	Regiobudget	Regionale wens (VTW; voor definitie zie systeemdeel 16)	Stelpost	Regio	Regio	Toekomstige eigenaar	Hangt van soort en plaats af	Hangt van soort en plaats af	Stelpost (eventueel uitwerkings- opgave)
16b	Landmark	Nvt (nieuw)	Regio	100% Regio	€ 3,9 ton	Regiobudget	Regionale wens (VTW)	Stelpost	Regio	Regio	Toekomstige eigenaar	Hangt van soort en plaats af	Hangt van soort en plaats af	Stelpost (eventueel uitwerkings- opgave)

² Bij de realisatie van de P&R-garage op de zgn. voorkeurslocatie kan het westelijke deel van systeemdeel 13 vervallen. De uitwerkingsopgave is de grenzen hiervan te bepalen en alle financiële consequenties in beeld te brengen; zie ook systeemdelen 17 en 18.

1	2	3	(idem aan 9)	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Nr op kaart (systeemdeel)	Hoofdkenmerk → Projectonderdeel i.c. (deel)systeem	Huidig eigendom	Toekomstig juridisch eigendom (inschatting nov 2011)	Financieringsvoorstel van aanleg en (ver-) bouw. Zie Samenwerkings overeenkomst (d.d.....)	Projectkosten (in € miljoen en tonnen afgerond) - zie SSK-raming Baseline 3+ (d.d.....)	Financierings bron(nen) (= dekking v.d. investeringen) Het zgn. 'Regiobudget' wordt gevoed door diverse bronnen	Hoofdmotief voor indeling van deelsystemen en verdeling van investeringskosten	Opmerkingen 1 (hoofdzakelijk over de investeringen)	Toekomstig juridisch eigendom (inschatting nov 2011)	Opdrachtgever voor aanleg en (ver-)bouw (Wie bouwt voor wie, welk deelsysteem?)	Toekomstige, primaire opdrachtgever van Beheer en Onderhoud (= betaler)	Toekomstige uitvoerder van Beheer & Onderhoud	Kostenaspect (van Beheer & Onderhoud)	Uitwerkingsopgave
17 (ism 18)	P&R-garage-1 (dwz het compenseren van de huidige capaciteit = 450 ppl op maaiveld)	NS Vastgoed	Ntb	Rijk 100%	€ 3,4 milj.	MIRT	Vervangen van de huidige parkeerplaatsen op maaiveld	Vaste bijdrage voor dit systeemdeel	Ntb	Ntb	Zie kolom 10	Ntb	De exploitatieve afstemming autoparkeren en fietsparkeren is wenselijk. Let op duurzaamheidseisen	Voorkeurs-locatie is bepalend ³ Zie ook voetnoot 1
18 (ism 17)	P&R-garage-2 (dwz het uitbreiden tot 800 plaatsen en opnemen in een gebouwde voorziening met meerdere lagen)	ntb	Ntb	Regio 100%	€ 10,0 milj.	Regiobudget	Uitbreiden van de huidige P&R-voorziening tot 800 pl en tevens in een gebouwde voorziening	Regiobijdrage tbv dekking van onrendabele top	ntb	ntb	Zie kolom 10	ntb	De exploitatieve afstemming van autoparkeren en fietsparkeren is wenselijk. Let op duurzaamheidseisen	Voorkeurs-locatie is bepalend Zie ook voetnoot 1
19	Passerelle(s) (dwz de verbindingsbrug naar perron van Stationslaan)	Nvt	ProRail	Rijk (IenM) 100%	€ 0,83 milj.	MIRT	Toegankelijkheid van perron vanaf de P&R-garage cf Ontwerp BL 3+	250 meter is de maximale loopafstand die door NS wordt gehanteerd	ProRail	ProRail bouwt voor ProRail	ProRail	ProRail	Conform huidige ProRail-eisen	Passerelle hangt af van de uiteindelijke locatiekeuze P&R - zie voetnoot 3
20	Wegensysteem-6 (dwz vervangende toegangswegen naar aanpalende terreinen van private partijen / derden)	Diverse grondeigenaren	Diverse grondeigenaren	Rijk (IenM) 100%	€ 0,97 ton	MIRT	Huidige entrees vervallen binnen wegensysteem-2 en 3	Toegangswegen liggen deels op grondgebied van zowel gemeente Zeist als UH	Diverse grondeigenaren	ProRail bouwt voor diverse grondeigenaren Regio (gemeente UH en voor particulieren/ derden)	Diverse grondeigenaren	Diverse groneigenaren.	Gebruikelijke eisen voor beheer & onderhoud; let op grondeigendoms-grenzen	
	Totaal				ca. € 176,3 miljoen; waarvan € 146,51 voor het Rijk en € 29,77 miljoen voor 4 Regionale partijen samen									

³ De Stuurgroep Driebergen-Zeist heeft op 7 september 2011 besloten om de P&R-voorziening op de zgn. voorkeurslocatie te willen ontwikkelen. In de hiervoor op te stellen business case wordt uitgegaan van de in deze matrix genoemde financiële bijdragen.

Exploitiematrix: de uitwerkingsopgave (versie 16 november 2011 – adp1)

Déze matrix is volledig gebaseerd op c.q. uitsnede van de zgn. Systeemmatrix van investeringskosten van aanleg en (ver-)bouw van de infrastructuur van het integrale project Stationsgebied Driebergen-Zeist, die is gemaakt op basis van de (deel-) systeemverantwoordelijkheden en mogelijk toekomstig eigendom. Het betreft een aanzet tot analyse van beheer & onderhoud; zij vormt tevens de basis voor (deel-)exploitaties in, op en rond het nieuwe station. Nadere afspraken worden vastgelegd in de zgn Realisatieovereenkomst en beheersovereenkomsten. De rijnummers in de eerste kolom corresponderen met de nummers op de onlosmakelijk bij dit schema horende kaart **AR_B3_PLT_1020B** Plattegrond Verdeling kosten Rijk-Regio / Arcadis.

[file = Drb-Zst Exploitiematrix (uitwerkingsopgave) versie 16 nov 2011 adp1]

1	2	3	4	5	6	7
Nr op kaart (systeem-deel)	Hoofdkenmerk → Projectonderdeel i.c. (deel)systeem	Huidig eigendom	Toekomstige, primaire opdrachtgever (=betaler) van Beheer en Onderhoud (1 ^e verkenning)	Toekomstige uitvoerder van Beheer & Onderhoud (1 ^e verkenning)	Kostenaspect (van vooral Beheer & Onderhoud)	Uitwerkingsopgave
1	Spoorsysteem (dwz verbreding van 3 naar 4 sporen, wissels, etc.)	Railinfratrust (RIT)	ProRail beheert	ProRail besteedt bepaalde B&O-taken structureel uit.	Ingegoten spoor-staven hebben hogere beheer-kosten dan opgelegde spoor-staven.	Partijen maken samen integrale analyse van alle nieuwe kosten c.q. tekorten voor Beheer & Onderhoud ¹
2	Stationsgebouw-1 (dwz nieuw basisstation en transferruimte / faciliteiten + commerciële ruimtes)	(RIT) en NSV	ProRail beheert voor NS Poort (inclusief de technische installaties in het stationsgebouw)	De toegankelijkheid van de technische (installatie)ruimtes dient gewaarborgd	Vanuit B&O-taken is onderscheid gewenst tussen transferruimtes en commerciële ruimtes.	
3 (samen met 5)	Stationsgebouw-2 (dwz fietsstalling; vervanging huidige capaciteit, 1520 onbewaakt en 540 bewaakt = 2060 pl)	RIT (grond + gebouw)	Gemeenten Zeist en UH gezamenlijk.	Gemeente(n) zelf of uit te besteden aan derde partij	U-stal exploiteert nu; voert ook B&O uit. Zie Stallingsovereenkomst RIB (nuProRail) + gemeente UH.	Gemeenten UH en Zeist werken e.e.a. verder uit conform de Beleidsuitgangspunten in de Grontmij-memo (nov 2011) Zie ook voetnoot 1
4 (evt ism met 3 en 5)	Stationsgebouw-3 (dwz aparte ruimte van ca. 240 m2 voor commerciële en /of informatieve doeleinden)	Nvt	pm	Pm	pm	Koppeling met systeemdelen 3 en 5 wordt onderzocht.
5 (samen met 3)	Stationsgebouw-4 (dwz uitbreiding v.d. huidige capaciteit van de fietsstalling tot max 3044 pl bewaakt en/of toezicht)	RIT en NSV	Zie deelsysteem 3	Zie deelsysteem 3	Zie deelsysteem 3	Zie kolom 7 bij deelsysteem 3 En voetnoot 1
6	Perronkap (= vervangen van oude en verlenging tot 70 meter)	Railinfratrust	ProRail	ProRail	B&O-kosten voor ProRail zijn ca. €15.000 / jaar (dwz € 13,83 m2)	Zie voetnoot 1
7 (ism 8)	Voorpleinen (dwz vervanging van de huidige voorpleinen aan noord- en zuidzijde, met de daarop te plaatsen straatmeubilair, etc.)	NS Poort (gem. UH beheert)	NS Poort	Gemeente UH (zij doet 't nu ook; zie de bestaande Voorpleinenovereenkomst)	Systeemdeel 7 (inclusief de openbare ruimte plein onder het nieuwe station) en systeemdeel 8 in zijn geheel te beheren en onderhouden; (samenhang, kostenefficiëntie)	Partijen maken nieuwe voorpleinen—overeenkomst
8 (ism 7)	Busstation (dwz verplaatsing van het huidige busstation van zuidzijde naar noordzijde en uitbreiding)	NS Poort (UH beheert) en derden	Gemeente UH onderhoudt civiele werken en overige voorzieningen van het busplein (NB: zie kolom 12) Zie ook deelsysteem 9	Gemeente UH (doet 't nu ook) DRIS-panelen worden nu beheerd door Provincie Utrecht; BRU veronderstelt dat dit zo blijft	OV-autoriteiten hebben geen extra middelen voor B&O van busstation. Het grotere busstation zorgt voor hogere B&O-kosten (dan nu)	Aparte buspleinovereenkomst van gemeente UH met provincie en BRU is nodig (let op afstemming met systeemdeel 7)
9	Chauffeursruimte (dwz het gebouwtje voor busschauffeurs; ca. 40 m2)	Derden	Gemeente UH	Let op eisen voor dit type gebouw i.c. werkruimte (bijv. ARBO) en architectuur, onderhoudsarm	In OV-concessie wordt het gebruik, de gebruikskosten, B&O-kosten geregeld met de vervoerders. Gemeente UH regelt zaken met concessieverleners en die weer met vervoerders	Gemeente UH stelt samen met de concessieverleners huurovereenkomst op, waarin kosten van B&O ten laste komen van vervoerbedrijven

¹ Alle kostenconsequenties voor beheer en onderhoud (inclusief verschuivingen areaal openbare ruimte) van het project Stationsgebied Driebergen-Zeist worden in de uitwerkingsopgave(n) integraal geanalyseerd en tevens in evenwicht gebracht met nieuwe opbrengsten a.g.v. de ontwikkeling van het integrale stationsgebied. Tekorten op nieuwe budgetten van beheer en onderhoud worden indien nodig aangevuld met bedragen van Rijk en Regio (provincie, BRU, gemeente Zeist en gemeente Utrechtse Heuvelrug).

1	2	3	4	5	6	7
Nr op kaart (systeem-deel)	Hoofdkenmerk → Projectonderdeel i.c. (deel)systeem	Huidig eigendom	Toekomstige, primaire opdrachtgever (=betaler) van Beheer en Onderhoud (1° verkenning)	Toekomstige uitvoerder van Beheer & Onderhoud (1° verkenning)	Kostenaspect (van vooral Beheer & Onderhoud)	Uitwerkingsopgave
10	Wegensysteem-1 (dwz het completeren van het profiel van 2x2 rijstroken op Hoofdstraat op het gedeelte tussen bouwgrans en aansluiting A-12, inclusief voetpaden en fietspaden; inclusief VRI Beerschoten – Reehorst)	Gem. UH	Gemeente Utrechtse Heuvelrug (inclusief VRI)	Gemeente UH (inclusief VRI)	Gemeente UH heeft geen nieuw budget voor beheer & onderhoud a.g.v. areaalvergroting	Zie voetnoot 1
11	Wegensysteem-2 (de gehele betonnen bak, dwz de grote en de kleine onderdoorgang, wegen voor al het gemotoriseerd verkeer, inclusief busbanen, voet- en fietspaden (incl. LV-brug), oversteken, in- en uitritten, etc. alle onderdelen direct gerelateerd aan betonnen bak; ook "middelste" VRI)	Gem.'n UH en Zeist; + RIT en NSV + private partijen (inritten)	Gemeente UH, voor alles dat zich niet onder het spoorviaduct bevindt. ProRail besteedt het wegdeel onder haar spoor uit aan gemeente UH	ProRail draagt, na uitvoering, zorg voor beheer & onderhoud van spoorkruisend deel (t/m hek dat spoorbaan afsluit) Gemeente UH draagt zorg voor het gehele profiel daarbuiten	De toekomstige eigendomsgrenzen en B&O-grenzen logisch trekken; let op raakvlakken en afstemming groot en klein onderhoud	Aparte overeenkomst tussen gemeente UH en ProRail over dit systeemdeel. Zie ook voetnoot 1
12	Wegensysteem-3 (dwz het te reconstrueren kruispunt Hoofdstraat-Breullaan-Odijkerweg) (inclusief VRI Breullaan)	Gem.'n UH en Zeist en derden	Gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug (inclusief VRI)	Zeist is beheerder van Odijkerweg, Breullaan en Dribergseweg (incl. kruising en de VRI). Hoofdstraat ná de kruising valt onder UH.	De fietspaden op de Odijkerweg tot aan het viaduct A12 zijn nu in beheer van Zeist (al hoewel op grond van UH).	
13	Wegensysteem-4 (dwz Stationslaan vanaf de rand/bouwgrans van de betonnen bak tot en met de inrit van de P&R-garage, rijbaan voor gemotoriseerd verkeer, voet- en fietspaden, oversteken, inritten)	Gem UH, RIT, NSV en derden	Gemeente UH	Gemeente UH	Gemeente UH heeft geen nieuw budget voor beheer & onderhoud als gevolg van areaaluitbreiding	Bijzondere uitwerkingsopgave ²
14	Wegensysteem-5 (dwz Odijkerweg-Kwekerijweg, vanaf deelsysteem 3; zie hierboven)	Gemeente Zeist, RIT en derden	Gemeente Zeist	Het beheer en onderhoud van alle voet- en fietspaden vraagt specifieke afspraken (bijv. veegwerk).	Gemeente Zeist geen nieuw budget voor beheer & onderhoud als gevolg van areaaluitbreiding	
15	Verleggen alle kabels en leidingen (eigendom, beheer & onderhoud is en blijft in separate contracten geregeld)	Diverse eigenaren	Eigenaren of de exploitanten; kan per kabel- of leidingsysteem variëren	Diverse	ProRail regelt dit separaat	Door ProRail uit te werken
16	Extra Inpassingskwaliteit (dwz waterpartij, bomen in de bak, te verplaatsen bomen, wandafwerking natuurlijke materialen, zonnecellen, etc.)	Nvt	De nieuwe eigenaar, d.i. afhankelijk van specifiek object, deelsysteem	NTB, door nieuwe eigenaar te bepalen	Uitvoering moet voldoen aan de B&O-eisen te stellen door de nieuwe eigenaar van het specifieke object of deelsysteem	Zie voetnoot 1
17 (ism 18)	P&R-garage-1 (dwz het compenseren van de huidige capaciteit = 450 ppl op maaiveld)	NSV	ntb	Zie kolom 4	De exploitatieve afstemming autoparkeren en fietsparkeren is wenselijk. Let op duurzaamheidseisen	Alternatieve business case P&R is bepalend ³ Zie ook voetnoot 1
18 (ism 17)	P&R-garage-2 (dwz het uitbreiden tot 800 plaatsen en opnemen in een gebouwde voorziening met meerdere lagen)	Derden	Ntb	Zie kolom 4	De exploitatieve afstemming van autoparkeren en fietsparkeren is wenselijk. Let op duurzaamheidseisen	Alternatieve business case is bepalend Zie voetnoten 1 en 3
19	Passerelle(s) (dwz de verbindingsbrug naar perron van Stationslaan)	Nvt	ProRail	ProRail	Conform huidige ProRail-eisen	Passerelle hangt af van de locatiekeuze van P&R – voorziening
20	Wegensysteem-6 (dwz vervangende toegangswegen naar aanpalende terreinen van private partijen / derden)	Diverse grondeigenaren	Diverse grondeigenaren	Diverse grondeigenaren.	Gebruikelijke eisen voor beheer & onderhoud; let op grondeigendomsgrenzen	

² De uiteindelijke locatiekeuze van de P&R-garage is van invloed op het ontwerp en inrichting (en areaalkosten) van systeemdeel 13. De uitwerkingsopgave is de grenzen hiervan te bepalen en alle financiële consequenties in beeld te brengen.

³ De Stuurgroep Dribergen-Zeist heeft op 7 september 2011 besloten om een P&R-voorziening op een alternatieve locatie te willen analyseren.

1	2	3	4	5	6	7
Nr op kaart (systeem- deel)	Hoofdkenmerk → Projectonderdeel i.c. (deel)systeem	Huidig eigendom	Toekomstige, primaire opdrachtgever (=betaler) van Beheer en Onderhoud (1° verkenning)	Toekomstige uitvoerder van Beheer & Onderhoud (1° verkenning)	Kostenaspect (van vooral Beheer & Onderhoud)	Uitwerkingsopgave
21	Cultuur-historie (dwz bestaande en nieuwe elementen van cultuur- historische waarde, oa het trafohuisje)	Prorail van oude perronkap en privaat voor trafohuisje.	Toekomstige eigenaar	Hangt van soort en plaats af	Hangt van soort en plaats af	Stelpost (eventueel uitwerkings-opgave)
22	Landmark	(Nieuw)	Toekomstige eigenaar	Hangt van soort en plaats af	Hangt van soort en plaats af	Stelpost (eventueel uitwerkings-opgave)

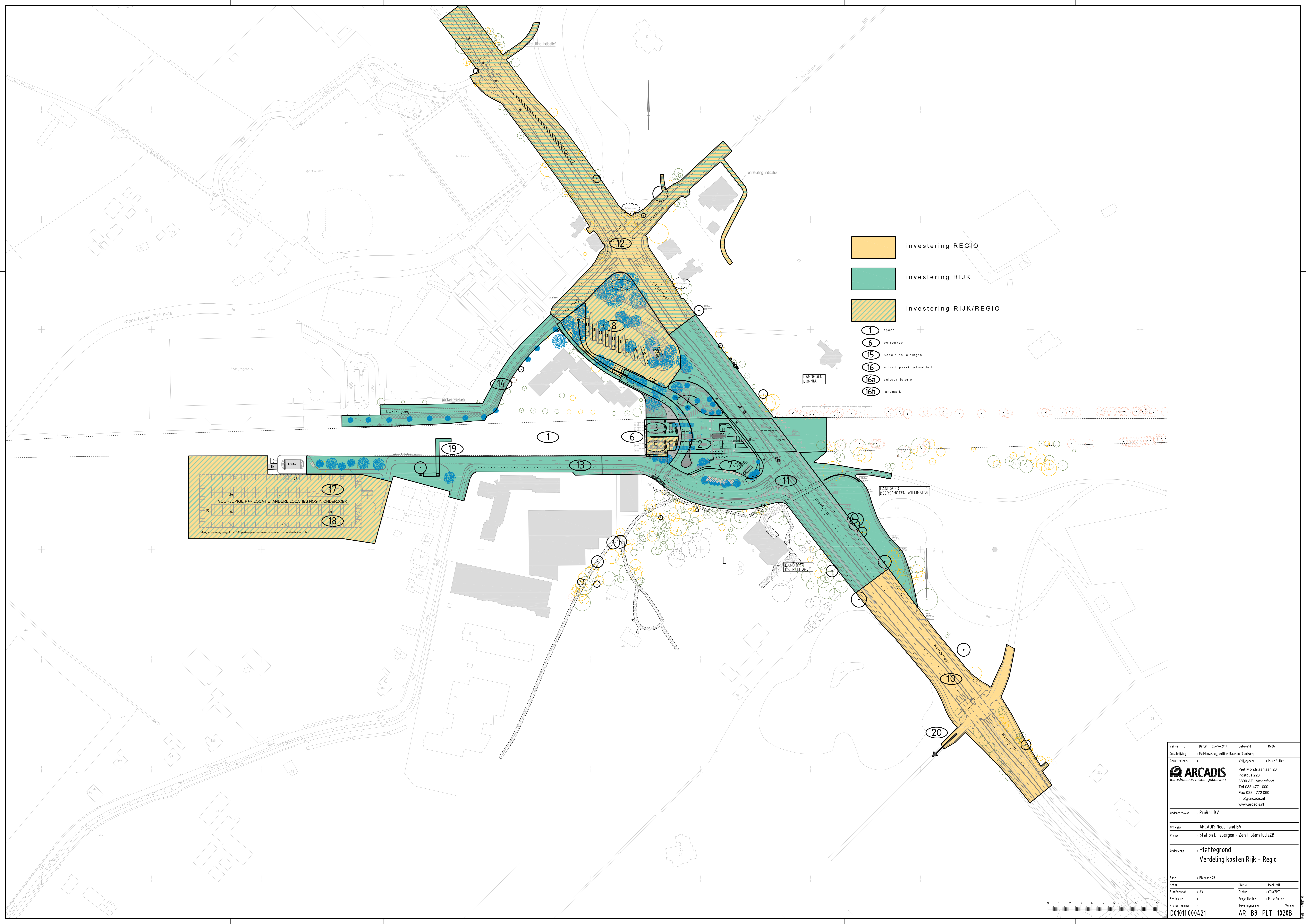
Investeringsmatrix: de basis (versie 16 november 2011 – adp1)

Deze matrix bevat de verdeling van de investeringskosten & financiering van aanleg en (ver-)bouw van de infrastructuur van het integrale project Stationsgebied Driebergen-Zeist, op basis van (deel-)systeemverantwoordelijkheden, functionaliteiten en mogelijk toekomstig (grond)eigendom. De rijnummers in de eerste kolom corresponderen met de nummers op de onlosmakelijk bij dit schema horende kaart AR_B3_PLT_1020B– Plattegrond Verdeling kosten Rijk-Regio / Arcadis.

[file = Drb-Zst Investeringsmatrix (basis) versie 16 nov 2011 adp1]

1	2	3	4	5	6	7
Nr op kaart (systeemdeel)	Hoofdkenmerk → Projectonderdeel i.c. (deel)systeem	Huidig eigendom	Financieringsvoorstel van aanleg en (ver-)bouw Zie Samenwerkings-overeenkomst (d.d.....)	Financieringsbron(nen) (= dekking v.d. investeringen) Het zgn. 'Regiobudget' wordt gevoed door diverse bronnen	Hoofdmotief voor indeling van deelsystemen en toedeling van investeringskosten	Opmerkingen (hoofdzakelijk over de investeringen)
1	Spoorsysteem (dwz verbreding van 3 naar 4 sporen, wissels, etc.)	Railinfratrust (RIT)	Rijk (MIRT en PHS) 100%	MIRT	De veroorzaker betaalt (als gevolg van 3 -> 4 sporen)	Het wordt een station met middenperron. Kosten van de versnelling van de tijdelijke weg toegeedeeld aan deelsysteem 1.
2	Stationsgebouw-1 (dwz nieuw basisstation en transferruimte / faciliteiten + commerciële ruimtes)	(RIT) en NSV	Rijk (lenM) 100%	MIRT	De veroorzaker betaalt, vervanging en vernieuwing van het bestaande	Exploitatie van de commerciële (afsluitbare) ruimtes door NS Poort.
3 (samen met 5)	Stationsgebouw-2 (dwz fietsenstalling; vervanging huidige capaciteit, 1520 onbewaakt en 540 bewaakt = 2060 pl)	RIT (grond + gebouw)	Rijk (lenM) 100%	MIRT	De veroorzaker betaalt, vervanging van huidige aantallen	Zie Business case-analyse voor ingebouwde fietsenstalling
4 (evt imet 3 en 5)	Stationsgebouw-3 (dwz aparte ruimte van ca. 240 m2 voor commerciële en /of informatieve doeleinden)	Nvt	NTB (Regio)	pm	Pm	Zit niet meer in de scope; kan in latere planfase terugkomen
5 (samen met 3)	Stationsgebouw-4 (dwz uitbreiding v.d. huidige capaciteit van de fietsenstalling tot max 3044 pl bewaakt en/of toezicht)	RIT en NSV	Ruimte voor de Fiets en Regio, dus 50%-50%	Ruimte voor de Fiets + Regiobudget	Prognose van ProRail (Ruimte vd Fiets) is reden voor vergroting capaciteit	Gedeelde belangen (dezelfde eindgebruikers) en hogere kwaliteit dan nu (buiten)
6	Perronkap (= vervangen van oude en verlenging tot 70 meter)	Railinfratrust	Rijk en Regio 50%-50% *) zie opm.	MIRT en Regiobudget	ProRail moet een beschutte ruimte terugbrengen	ProRail (en I&M) stelt: nieuwe kap is geen verplicht onderdeel van het zogenoemde 'basisstation'.
7 (ism 8)	Voorpleinen (dwz vervanging van de huidige voorpleinen aan noord- en zuidzijde, met de daarop te plaatsen straatmeubilair, etc.)	NS Poort (gem. UH beheert)	Rijk (lenM) 100% *) zie opm.	MIRT	Integraliteit van het OV-knooppunt; hoort bij functioneren van het totale station	Onder het nieuwe stationsgebouw ontstaat een nieuw openbaar 'verbindingsplein' tussen de beide voorpleinen
8 (ism 7)	Busstation (dwz verplaatsing van het huidige busstation van zuidzijde naar noordzijde en uitbreiding)	NS Poort (UH beheert) en derden	Rijk en Regio 50%-50%	MIRT en Regiobudget	Mix van regionale wens voor goede oriëntatie van het busstation op treinstation en uitbreidingswens	Concessies van BRU en Provincie Utrecht
9	Chauffeursruimte (dwz het gebouwtje voor busschauffeurs; ca. 40 m2)	Derden	Rijk en Regio 50%-50%	MIRT en Regiobudget	Hoort bij busstation (integraliteit van het hele stationsproject)	Outillage terugbouwen, vaste vervanging voor het bestaande gebouwtje; zonder grondkosten
10	Wegensysteem-1 (dwz het completeren van het profiel van 2x2 rijstroken op Hoofdstraat op het gedeelte tussen bouwgrans en aansluiting A-12, inclusief voetpaden en fietspaden; inclusief VRI Beerschoten – Reehorst)	Gem. UH	Regio 100%	Regiobudget	'Ontbrekende schakel' oplossen; dit wegvak valt buiten bouwgrans Stationsgebied Drb-Zst; heeft het karakter van een bijbestelling	De andere toegang is voor landgoederen Beerschoten en Reehorst (VRI nodig)

1	2	3	4	5	6	7
Nr op kaart (systeemdeel)	Hoofdkenmerk → Projectonderdeel i.c. (deel)systeem	Huidig eigendom	Financieringsvoorstel van aanleg en (ver-) bouw Zie Samenwerkings-overeenkomst (d.d.....)	Financieringsbron(nen) (= dekking v.d. investeringen) Het zgn. 'Regiobudget' wordt gevoed door diverse bronnen	Hoofdmotief voor indeling van deelsystemen en toedeling van investeringskosten	Opmerkingen (hoofdzakelijk over de investeringen)
11	Wegensysteem-2 (de gehele betonnen bak, dwz de grote en de kleine onderdoorgang, wegen voor al het gemotoriseerd verkeer, inclusief busbanen, voet- en fietspaden (incl. LV-brug), oversteken, in- en uitritten, etc. alle onderdelen direct gerelateerd aan betonnen bak; ook "middelste" VRI)	Gem.'n UH en Zeist; + RIT en NSV + private partijen (inritten)	Rijk (lenM) 100%	MIRT	De veroorzaker betaalt	Inclusief vrijwel alle kosten voor tijdelijke maatregelen. Versnelling bouwfasen 2 en 3 overlappen, die kosten toegeedeeld aan deelsysteem 2
12	Wegensysteem-3 (dwz het te reconstrueren kruispunt Hoofdstraat-Breullaan-Odijkerweg) (inclusief VRI Breullaan)	Gem.'n UH en Zeist en derden	Rijk en Regio 50%-50%	MIRT en Regiobudget	Integraliteit van het project en gedeelde belangen (o.a. impact van regionale wens tot situering en veilige inpassing van een nieuw en groter busstation aan noordzijde)	De gemeente (eigendoms scheidings-)grens ligt zodanig dat de zuidelijke tak van UH is en de 3 andere takken van Zeist. Zie svp kadastrale kaart.
13	Wegensysteem-4 (dwz Stationslaan vanaf de rand/bouwgrens van de betonnen bak tot en met de inrit van de P&R-garage, rijbaan voor gemotoriseerd verkeer, voet- en fietspaden, oversteken, inritten)	Gem UH, RIT, NSV en derden	Rijk (lenM) 100%	MIRT	Impact van spoorverbreding en nieuw ruimtebeslag aan zuidzijde van het station (incl. inritten en groenstrook)	Eigendom ten westen van zgn. betonnen bak gaat over naar gemeente UH, moet openbare weg worden, is nu trambaan (voor inritten zie systeemdelen 17 en 18)
14	Wegensysteem-5 (dwz Odijkerweg-Kwekerijweg, vanaf deelsysteem 3; zie hierboven)	Gemeen-te Zeist, RIT en derden	Rijk (lenM) 100%	MIRT	Effect van het vervallen van de huidige gelijkvloerse overgang in de Odijkerweg	NB: de grondeigendomsgrans tussen de beide gemeenten. NB: in raming van systeemdeel 13 zit stukje fietspad
15	Verleggen alle kabels en leidingen (eigendom, beheer & onderhoud is en blijft in separate contracten geregeld)	Diverse eigenaren	Rijk (lenM) 100%	MIRT	De veroorzaker betaalt	
16	Extra Inpassingskwaliteit (dwz waterpartij, bomen in de bak, te verplaatsen bomen, wandafwerking natuurlijke materialen, zonnecellen, etc.)	Nvt	Regio 100%	Regiobudget	Regionale wens (VTW, Verzoek tot Wijziging); dit is kwalitatieve maatregel 'bovenop' de functionele infrastructuur	Zie de beide overeenkomsten MIT (2006) en Bestuursovereenkomst 2010 (passages over versobering en inpassing)
17 (ism 18)	P&R-garage (dwz het compenseren van de huidige capaciteit = 450 ppl op maaiveld)	NSV	Rijk 100%	MIRT	Vervangen van de huidige parkeerplaatsen op maaiveld	Vaste Rijksbijdrage voor dit systeemdeel
18 (ism 17)	P&R-garage (dwz het uitbreiden tot 800 plaatsen en opnemen in een gebouwde voorziening met meerdere lagen)	Derden	Regio 100%	Regiobudget	Uitbreiden van de huidige P&R-voorziening tot 800 pl en tevens realiseren in een gebouwde voorziening (garage)	Dekking van de onrendabele top
19	Passerelle(s) (dwz de verbindingsbrug naar perron van Stationslaan)	Nvt	Rijk (lenM) 100%	MIRT	Toegankelijkheid van perron vanaf de P&R-garage cf Ontwerp BL 3+	250 meter is de maximale loopafstand die door NS wordt gehanteerd
20	Wegensysteem-6 (dwz vervangende toegangswegen naar aanpalende terreinen van private partijen / derden)	Diverse grondeigenaren	Rijk (lenM) 100%	MIRT	Huidige entrees vervallen binnen wegensysteem-2 en 3	Toegangswegen liggen deels op grondgebied van zowel gemeente Zeist als UH
21	Cultuur-historie (dwz bestaande en nieuwe elementen van cultuur-historische waarde, oa het trafohuisje)	Prorail van oude perronkap en privaat voor trafohuisje.	100% Regio	Regiobudget	Regionale wens (VTW; voor definitie zie systeemdeel 16)	Stelpost
22	Landmark	Nieuw	100% Regio	Regiobudget	Regionale wens (VTW)	Stelpost



- investering REGIO
- investering RIJK
- investering RIJK/REGIO
- 1 spoor
- 6 perronkap
- 15 Kabels en leidingen
- 16 extra inpassingskwaliteit
- 16a cultuurhistorie
- 16b landmark

17
 VOORLOPIGE PH LOCATIE, ANDERE LOCATIES NOG IN ONDERZOEK
18

Versie : 8 Omschrijving : Pvd-beleving, outline, Baseline 3 ontwerp Gecontroleerd : ARCADIS Infrastructuur, milieu, gebouwen Opdrachtgever : ProRail BV Oitwerp : ARCADIS Nederland BV Project : Station Driebergen - Zest; planstudie2B Onderwerp : Plattegrond Verdeling kosten Rijk - Regio Fase : Planfase 2B Schaal : Bladformaat : A3 Besk nr. : Projectnummer :	Datum : 25-06-2011 Getekend : RvdW Uitgegeven : M. de Ruller Ploet Mondriaanlaan 26 Postbus 220 3800 AE Amersfoort Tel 033 4771 000 Fax 033 4772 060 info@arcadis.nl www.arcadis.nl Tekeningsnummer : Versie :
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 D01011.000421 AR_B3_PLT_1020B	