



**Bestuursovereenkomst**

tussen

Bestuur Regio Utrecht

en

Gemeente Utrecht

inzake het realiseren van

**de Uithoflijn**

*[Handwritten signature]*

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Definities</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Onderwerp van de overeenkomst</b> .....	<b>8</b>
2.1	Onderwerp van de overeenkomst .....	8
2.2	Inspanningsplicht .....	8
<b>3</b>	<b>Projectscope</b> .....	<b>9</b>
3.1	Projectscope .....	9
3.2	Onderverdeling Projectscope .....	9
3.3	Beschrijving van de Deelprojecten .....	9
3.3.1	Trammaterieel .....	9
3.3.2	Bovenbouw .....	9
3.3.3	Onderbouw .....	9
3.3.4	Omgeving .....	10
3.3.5	Exploitatie .....	10
3.3.6	Beheer .....	10
3.4	Geografische onderverdeling van de Projectscope .....	10
3.5	Uitzonderingen op onderverdeling Projectscope .....	10
3.5.1	Stationsgebied .....	10
3.5.2	Tijdelijke Einhalte Verlengde Graadt van Roggenweg .....	11
3.5.3	Kosten en dekking verwerving Trammaterieel .....	11
3.5.4	Overige afwijkingen van de onderverdeling van de projectscope .....	11
3.6	Stedenbouwkundige inpassing .....	11
3.7	Veiligheid .....	11
<b>4</b>	<b>Ontwikkeling</b> .....	<b>12</b>
4.1	Ontwikkeling Deelprojecten .....	12
4.2	Definitief ontwerp Onderbouw, Bovenbouw en Omgeving .....	12
4.3	Bestemmingsplannen en Vergunningen .....	12
4.4	Vergunningen in het kader van de Lokaal Spoor- en tramwegwetgeving .....	12
4.5	Verwerving gronden .....	12
4.6	Vestiging zakelijk recht .....	13
<b>5</b>	<b>Realisatie</b> .....	<b>14</b>
5.1	Realisatieplicht BRU en Gemeente .....	14
5.2	Uitvoeringsovereenkomst Onderbouw en Omgeving .....	14
5.3	Raakvlakken Onderbouw-Bovenbouw .....	14
5.4	Inspanningsverplichting beperking overlast .....	15
<b>6</b>	<b>Vorbereiding exploitatie, beheer en onderhoud</b> .....	<b>16</b>
6.1	Deelprojecten Exploitatie en Beheer .....	16
6.2	Beoogde dienstregeling .....	16
6.3	Dienstregeling en Verkeersregelstrategie .....	16
6.4	Medegebruik onderbouw traminfrastructuur .....	16
6.5	Beheerovereenkomst .....	16
6.6	Eisen trammaterieel .....	17
6.7	Eigendoms-, opstal-, beheer- en onderhoudsgrenzen .....	17
<b>7</b>	<b>Financiën</b> .....	<b>18</b>
7.1	<b>Projectkosten</b> .....	<b>18</b>
7.1.1	BTW .....	18
7.1.2	Kosten verwerving Cranenborch .....	18
7.1.3	Bijdragen van Partijen en derden .....	18
7.1.4	Beëindiging van lopende subsidies van BRU aan Gemeente .....	18
7.2	Vorbereidende werkzaamheden tot het sluiten van de Uitvoeringsovereenkomst(en) .....	18
<b>8</b>	<b>Risicoverdeling</b> .....	<b>20</b>

8.1	Deelprojectrisico's en Projectrisico's.....	20
8.2	Uitgangspunten bij de toedeling van Projectrisico's en Deelprojectrisico's .....	20
8.3	Centrale risicoreservering.....	20
8.3.1	Lijst met Projectrisico's .....	20
8.3.2	Procedure bij optreden Projectrisico's .....	20
<b>9</b>	<b>Wijzigingen Overeenkomst .....</b>	<b>22</b>
9.1	Wijziging Projectscope of Integrale Planning .....	22
9.2	Wijziging overeenkomst: algemene regeling.....	22
9.3	Herziening Uitvoeringskosten en Risicoreservering na DO.....	23
<b>10</b>	<b>Bestuurlijke samenwerking en projectorganisatie .....</b>	<b>24</b>
10.1	Stuurgroep Uithoflijn .....	24
10.2	Projectcommissariaat.....	24
10.3	Directieraad .....	24
10.4	Projectorganisatie Uithoflijn.....	24
10.5	Projectdirecteur .....	25
10.6	Projectmanager Onderbouw en Omgeving.....	25
10.7	Rapportage .....	25
10.8	Overige bevoegdheden .....	25
<b>11</b>	<b>Planning .....</b>	<b>26</b>
11.1	Start exploitatie .....	26
11.2	Integrale planning.....	26
<b>12</b>	<b>Omgevingsmanagement en communicatie .....</b>	<b>27</b>
12.1	Omgevingsmanagement .....	27
12.2	Communicatie.....	27
<b>13</b>	<b>Randvoorwaardelijke projecten .....</b>	<b>28</b>
13.1	Randvoorwaardelijke projecten .....	28
13.2	Kruisvaartbaan (Gemeente).....	28
13.3	Aanpassing remise (BRU) .....	28
13.4	P+R De Uithof (Gemeente).....	28
13.5	Inrichting Pelikaanstraat, Vaartsestraat (Gemeente).....	28
13.6	Tijdelijke eindhalte Verlengde Graadt van Roggenweg (Gemeente) .....	29
<b>14</b>	<b>Aanlegverplichting en tussentijdse beëindiging.....</b>	<b>30</b>
14.1	Inspanningsplicht realisatie Project .....	30
14.2	Verplichting tot aanleg.....	30
14.3	Beëindigingsgronden .....	30
14.4	Onvoorziene omstandigheden.....	30
14.5	Vergoeding gemaakte kosten ten gevolge van beëindiging .....	30
14.6	Afstand Ontbinding .....	30
<b>15</b>	<b>Inwerkingtreding en duur van de overeenkomst .....</b>	<b>31</b>
15.1	Inwerkingtreding.....	31
15.2	Beëindiging Samenwerkingsovereenkomst.....	31
15.3	Beëindiging deze Overeenkomst .....	31
15.4	Voortdurende verplichtingen .....	31
15.5	Aanhaling van deze Overeenkomst.....	31
<b>16</b>	<b>Rechtskeuze en geschillenregeling .....</b>	<b>32</b>
16.1	Rechtskeuze.....	32
16.2	Mededeling.....	32
16.3	Overleg .....	32
16.4	Mediation of arbitrage .....	32
16.5	Inschakeling rechterlijke macht.....	32
16.6	Kosten .....	32
<b>17</b>	<b>Bijlagen .....</b>	<b>33</b>

De ondergetekenden:

Bestuur Regio Utrecht, een plusregio als bedoeld in Artikel XI van de Wet op de gemeenschappelijke regelingen, te dezen krachtens art 20 lid 4 van de gemeenschappelijke regeling Bestuur Regio Utrecht en de machtiging van de voorzitter van het Algemeen Bestuur, mr. A. Wolfsen, rechtsgeldig vertegenwoordigd door portefeuillehouder A.J. Gerritsen, tevens handelend ter uitvoering van het besluit van het Algemeen Bestuur d.d. 18 april 2012 hierna te noemen " (het) BRU";

en

Gemeente Utrecht, te dezen krachtens artikel 171 Gemeentewet en de machtiging van de Burgemeester rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. F. Lintmeijer, Wethouder van de gemeente Utrecht, tevens handelend ter uitvoering van het besluit van Burgemeester en Wethouders d.d. 27 maart 2012 hierna te noemen: "(de) Gemeente";

hierna gezamenlijk ook te noemen: "(de) Partijen"

overwegende dat:

1. BRU als openbaar lichaam binnen de grenzen van de haar deelnemende gemeenten verantwoordelijk is voor de realisering van hoogwaardige regionale openbaar vervoer diensten;
2. BRU bij besluit van 27 februari 2008 aan Gemeente een subsidie heeft verleend voor de realisatie van het infrastructuurproject Hoogwaardig Openbaar Vervoer om de Zuid als busbaan;
3. Gemeente bij besluit van 27 juni 2006 het definitief ontwerp van de OV-Terminal heeft vastgesteld;
4. BRU bij besluit van 17 september 2007 heeft besloten om de aanleg van een tramlijn Om de Zuid verder te onderzoeken;
5. Gemeente voorts bij besluit van 17 september 2007 naar aanleiding van de tramstudie Om de Zuid heeft besloten bij de uitwerking van de HOV Om de Zuid en de planontwikkeling voor het Stationsgebied uit te gaan van een tramlijn, gekoppeld met de tramlijn Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein;
6. BRU met het besluit van 27 februari 2008 heeft ingestemd met de aanvullende projectovereenkomst tussen Gemeente en ProRail voor de aanleg van een deel van de onderbouw voor de HOV Om de Zuid, gebaseerd op het ontwerp van een trambaan en deze keuze ziet als een sobere en doelmatige uitvoering van de beschikking voor HOV Om de Zuid;
7. Gemeente op basis van het besluit van 17 september 2007 een bijbestelling heeft gedaan bij ProRail voor de aanleg van de onderbouw van de HOV-baan die grenst aan het project VleuGel;
8. Gemeente op 3 maart 2009 heeft besloten tot een tracéwijziging van de SUNIJ-lijn in het van Sijpesteinkwartier en tot de aankoop van het pand Cranenborch;
9. BRU bij brief van 16 april 2009 heeft ingestemd met de tracéwijziging, de aankoop van het pand Cranenborch en het opnemen van de kosten van de aankoop in de projectkosten van de Uithoflijn indien en voor zover een redelijke toerekening aan het tramproject sprake is en waarbij eventuele nieuwe opbrengsten ten opzichte van het eerdere tracé worden betrokken;
10. BRU en gemeente als nadere invulling van de afspraak van 16 april 2009 in deze Overeenkomst ten aanzien van de aankoop van Cranenborch hebben afgesproken dat de aankoop van Cranenborch gefinancierd wordt uit het project Uithoflijn;
11. BRU en Gemeente op 8 januari 2010 de samenwerkingsovereenkomst (SOK) hebben ondertekend die tot doel heeft op basis van een gestructureerd besluitvormingsproces te komen tot een gezamenlijk projectbesluit (go/nogo besluit);
12. op 15 juni 2011 het Algemeen Bestuur BRU het principebesluit heeft genomen voor de vertramming van de HOV-verbinding tussen Utrecht Centraal en P+R De Uithof, dat het voorbehoud in dat besluit van de definitieve subsidietoekenning door de Minister van Infrastructuur en Milieu is vervallen met de toezegging van de Minister van 30 mei 2011 in het kader van het BO MIRT en dat het heeft besloten dat voor een definitief uitvoeringsbesluit het nog nodig is dat het Voorlopig Ontwerp op een aantal aspecten nog verder dient te worden

- uitgewerkt tot een VO+ en dat er een financieel plan moet komen dat de investeringskosten, exploitatiekosten, risico's en dekking beschrijft;
13. op 28 juni 2011 de Raad van de Gemeente een projectbesluit heeft genomen om te komen tot vertramming van de HOV-verbinding Om de Zuid tussen Utrecht Centraal en de P+R De Uithof, om eerder beschikbaar gestelde budgetten voor de busbaan HOV Om de Zuid te oormerken voor de tramverbinding naar de Uithof, en om de tram in het Stationsgebied in te passen aan de zijde van de binnenstad, waarmee met dat laatste een eerder besluit van het College wordt bevestigd;
  14. de Minister van Infrastructuur en Milieu in januari 2012 ook in heroverweging heeft besloten tot het definitief saneren (opheffen) van de aansluiting van de Oosterspoorbaan op de Hoofdspoorweginfrastructuur aan de Zuid-Oostzijde van Utrecht;
  15. het concept VO+ is gereviewed door Partijen en andere belanghebbenden en dat heeft geleid tot een door Partijen geaccepteerd definitief VO+, die bijlage is bij Overeenkomst;
  16. Partijen op basis van het Voorlopig Ontwerp Uithoflijn en het Integraal Programma van Eisen (dat geldt voor alle toekomstige tramlijnen in de regio) de Scope Uithoflijn hebben vastgesteld;
  17. Partijen deze Scope hebben onderverdeeld in het Tramsysteem, de Onderbouw en de Omgeving, respectievelijk onderdelen A, B en C zoals nader aangeduid in bijlage 2 van Overeenkomst;
  18. het Tramsysteem zal worden gerealiseerd door BRU en de Onderbouw en Omgeving zullen worden aangelegd door Gemeente;
  19. in bijzondere situaties na afstemming tussen partijen kan worden afgeweken van deze verdeling;
  20. Partijen een risicoverdeling afspreken waarbij Partijen enerzijds risicodragend zijn voor hun Deelproject(en) en zij anderzijds bij het optreden van Projectrisico's beroep kunnen doen op de Centrale Risicoreservering;
  21. BRU als (toekomstig) eigenaar en beheerder van het Tramsysteem eindverantwoordelijk is voor de realisatie van het Project en dat Gemeente verantwoordelijk is voor de realisatie van haar Deelprojecten zoals bepaald in Overeenkomst;
  22. de Project Organisatie Stationsgebied (POS) binnen Gemeente verantwoordelijk is voor het realiseren van de reeds lopende (her)ontwikkeling Stationsgebied inclusief de OVT waarover Gemeente bindende afspraken heeft gemaakt met derden;
  23. De Stuurgroep in haar vergadering van 7 september 2011 heeft besloten dat de aanleg van de SUNIJ-lijn vanaf de huidige infrastructuur tot en met de tijdelijke eindhalte aan de verlengde Graadt van Roggenweg voor € 4,3 mln., lumpsum, wordt bekostigd uit het project Uithoflijn;
  24. BRU als gevolg van het wetsontwerp van de Wet Lokaalspoor verantwoordelijk wordt voor de exploitatie van tramsystemen in het algemeen binnen haar gebied en de Uithoflijn in het bijzonder;
  25. BRU volgens de Wet Personenvervoer 2000 verantwoordelijk is voor de verlening van openbaar vervoerconcessies per tram en bus;
  26. het Integraal Programma van Eisen op de Uithoflijn van toepassing is;
  27. BRU voornemens is om op korte termijn de context voor de tramactiviteiten en het Project binnen haar organisatie te creëren en dat ten behoeve daarvan de voorbereiding van een regionaal trambedrijf voortvarend zal worden uitgewerkt. Dit Trambedrijf (i.o) zal als 'asset-provider' verantwoordelijk worden voor de aanleg, de veiligheid en het beheer van alle tramgerelateerde assets, waaronder ook het project Uithoflijn.

verklaren Partijen het volgende te zijn overeengekomen:

## 1 Definities

- a. AB: het Algemeen Bestuur van BRU;
- b. B&W: college van Burgemeester en Wethouders van Gemeente;
- c. Centrale risicoreservering: de risicoreservering, opgenomen in de Projectkosten, ter hoogte van het verschil tussen de Projectkosten en de Uitvoeringskosten, die dient ter dekking van de risico's die in een Deelproject niet of moeilijk beheersbaar zijn;
- d. DB: het Dagelijks Bestuur van BRU;
- e. Deelprojecten: de onderverdeling van de Projectscope, zoals beschreven in artikel 3 lid 1 van deze Overeenkomst;
- f. Deelprojectrisico: een risico dat voor rekening komt van de Partij die voor dat Deelproject verantwoordelijk is;
- g. Directieraad: ambtelijk overleg tussen de ambtelijke opdrachtgevers van Partijen ter voorbereiding van een bijeenkomst van de Stuurgroep;
- h. DO: definitief ontwerp van de Uithoflijn;
- i. Gemeente: gemeente Utrecht;
- j. Gemeenteraad: raad van Gemeente;
- k. HOV om de Zuid: het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer om de Zuid betreffende de aanleg van de vertrambare busbaan langs de Adama van Scheltemabaan volgens de subsidieverstreking van 27 maart 2008 van BRU aan Gemeente;
- l. Integrale planning: de planning op hoofdlijnen voor het Project zoals als bijlage 4 bijgevoegd bij deze Overeenkomst, dan wel is gewijzigd door de Stuurgroep;
- m. Integraal Programma van Eisen (IPvE): het integrale programma van eisen (versie 4.2) dat op 23 maart 2011 door het AB is vastgesteld met de stemverklaring dat geen trams worden gekozen die niet door de bocht kunnen bij het Moluks museum, dat geldt voor alle tramsystemen die in opdracht van BRU in haar gebied zullen worden aangelegd en dat tevens van toepassing wordt op de ombouw van de SUNIJ-lijn in de nabije toekomst;
- n. MKBA: de maatschappelijke kosten en baten analyse die in 2010 is opgesteld en als onderbouwing heeft gediend voor het projectbesluit van Gemeente van juni 2010 en het voorwaardelijk projectbesluit van het AB van 15 juni 2011;
- o. Overeenkomst: (deze) overeenkomst;
- p. OVT: het project voor de realisatie van de nieuwe openbaar vervoer terminal te Utrecht (Centraal);
- q. Project: de aanleg van een goed functionerend openbaar vervoersysteem van Utrecht Centraal tot P+R De Uithof, dat goed is ingepast in de omgeving;
- r. Project VleuGel: het project dat door ProRail wordt uitgevoerd voor de spoorverdubbeling tussen Vleuten en Geldermalsen;
- s. Projectcommissariaat: een onafhankelijk adviesorgaan dat gevraagd en ongevraagd advies uitbrengt aan de Stuurgroep;
- t. Projectdirecteur: de persoon die leiding geeft aan de Projectorganisatie Uithoflijn;
- u. Projectkosten: de kosten om het project te realiseren (inclusief de Centrale risicoreservering), die bij het aangaan van de Overeenkomst op € 321 mln. zijn geraamd;
- v. Projectopdracht: de opdracht, die door de Stuurgroep wordt vastgesteld, die de inrichting van het Project op hoofdlijnen beschrijft onder andere op basis van de bepalingen van deze Overeenkomst;
- w. Projectplan: het plan dat door de Directieraad wordt vastgesteld, dat een uitwerking van de Projectopdracht bevat;
- x. Projectorganisatie Uithoflijn (POU): de projectorganisatie van BRU en Gemeente die onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep functioneert, zoals beschreven in hoofdstuk 10 van Overeenkomst;
- y. Projectrisico: een in deze Overeenkomst of een op basis van deze overeenkomst door de Stuurgroep benoemd risico dat ten laste komt van de Centrale risicoreservering;
- z. Projectscope: de omvang van het Project, zoals beschreven in artikel 3 van deze Overeenkomst;



- aa. Project Organisatie Stationsgebied(POS): de projectorganisatie van Gemeente voor het Stationsgebied;
- bb. Randvoorwaardelijke projecten: activiteiten die buiten het Project worden gerealiseerd, maar die noodzakelijk zijn voor het realiseren van het Project;
- cc. SUNIJ-lijn: de tramlijn Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein;
- dd. SOK: de tussen Partijen op 8 januari 2010 ondertekende Samenwerkingsovereenkomst (Vertraming HOV Om de Zuid);
- ee. Stakeholder: een persoon, instelling, of organisatie die invloed ondervindt van het Project, of invloed heeft op het project, zoals interne Stakeholders binnen BRU en Gemeente en externe Stakeholders als grondeigenaren, omwonenden, omliggende bedrijven, overheden, aannemers, andere contractpartijen en maatschappelijke organisaties;
- ff. Stationsgebied: Het gebied zoals aangeduid in het Masterplan Stationsgebied 2004
- gg. Stop- of Bijwoonpunten: momenten tijdens de realisatie van de Onderbouw, waarbij de toekomstig beheerder van BRU het recht heeft de werkzaamheden te controleren (Bijwoonpunten), of waarbij de uitvoerende partij de instemming van de toekomstig beheerder van BRU nodig heeft om verder te kunnen werken (Stoppunten);
- hh. Stuurgroep: het overlegorgaan beschreven in hoofdstuk 10 van Overeenkomst;
- ii. Systeemintegratie: het borgen van de samenhang van alle onderdelen genoemd in het IPvE om te komen tot een goed functionerend Tramsysteem
- jj. Tracédeel: één van delen waarin het Project geografisch is onderverdeeld (zie artikel 3 lid 4 van deze Overeenkomst);
- kk. Tramsysteem: de Deelprojecten Bovenbouw en Trammaterieel;
- ll. Uithoflijn: de volgens deze Overeenkomst aan te leggen tramlijn van het Stationsgebied Utrecht Centraal tot en met P+R De Uithof;
- mm. Uitvoeringskosten: de geraamde Projectkosten verminderd met de Centrale risicoreservering;
- nn. Uitvoeringsovereenkomst(en): de overeenkomsten die BRU en Gemeente voornemens zijn te sluiten over de aanleg van de Onderbouw en Omgeving, zoals nader beschreven in hoofdstuk 5 van Overeenkomst;
- oo. UOK Stationsgebied: de Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied welke op 2 juli 2004 tussen de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Gemeente is gesloten;
- pp. VO+: het Voorontwerp + versie 1.0 d.d. februari 2012 (bijlage 1).




## 2 Onderwerp van de overeenkomst

### 2.1 Onderwerp van de overeenkomst

Onderwerp van deze overeenkomst is de tijdige aanleg van een goed functionerend openbaar vervoersysteem van Utrecht Centraal tot P+R De Uithof, dat goed is ingepast in de omgeving.

Deze Overeenkomst beoogt tevens ten behoeve van dit doel tussen Partijen vast te stellen:

1. Projectscope
2. financiële afspraken
3. verdeling van de risico's en spelregels
4. planning
5. organisatie
6. raakvlakken
7. overige afspraken

### 2.2 Inspanningsplicht

Onverminderd het bepaalde in hoofdstuk 14 rust op partijen een maximale inspanningsplicht om het Project zoals bepaald in deze Overeenkomst te realiseren. Indien één of beide partijen merkt/merken dat er belemmeringen zijn om het project zoals bepaald in deze Overeenkomst te realiseren, rust op beide partijen een maximale inspanningsplicht om aanvullende afspraken te maken die leiden tot realisatie van het project zoals bepaald in deze Overeenkomst.



### 3 Projectscope

#### 3.1 Projectscope

Partijen hebben ten behoeve van de uitvoering van het Project de Projectscope vastgesteld, waarin is aangegeven wat tot de uitvoering van het Project behoort.

Het Project dient te worden gerealiseerd volgens het Integraal Programma van Eisen en het VO+.

Waar het VO+ afwijkt van het IPvE is dit door Partijen geaccepteerd. Mochten er op andere punten nog afwijkingen worden geconstateerd tussen het VO+ en het IPvE dan treden Partijen daarover in overleg.

#### 3.2 Onderverdeling Projectscope

De Projectscope van het Project bestaat uit de volgende Deelprojecten, waarbij tevens is aangegeven welke partij het Deelproject ontwikkelt en realiseert:

- |  |          |
|--|----------|
| • Trammaterieel (hierna: "Trammaterieel"):               | BRU      |
| • Bovenbouw (hierna: "Bovenbouw"):                       | BRU      |
| • Onderbouw (hierna: "Onderbouw"):                       | Gemeente |
| • Omgeving (hierna: "Omgeving"):                         | Gemeente |
| • Voorbereiding Tramexploitatie (hierna: "Exploitatie"): | BRU      |
| • Voorbereiding Beheer (hierna: "Beheer"):               | BRU      |

In lid 3.5 is beschreven voor welke delen van het tracé en welke onderwerpen een uitzondering kan worden gemaakt ten opzichte van deze verdeling.

#### 3.3 Beschrijving van de Deelprojecten

##### 3.3.1 Trammaterieel

BRU zal voor het Trammaterieel dat beoogd wordt direct na de start van de exploitatie te worden ingezet (in bijlage 2 van Overeenkomst aangegeven met A1) een programma van eisen opstellen en is verantwoordelijk voor de aanbesteding en het laten produceren van het Trammaterieel.

##### 3.3.2 Bovenbouw

De Bovenbouw is als A2 aangegeven in bijlage 2 van deze Overeenkomst. Hiertoe behoort onder andere de baantechniek (o.a. de rails), de tractie en energievoorziening, de beveiliging en beheersing, de telecommunicatie-voorzieningen en de haltes. De horizontale begrenzing van de Bovenbouw met de Omgeving valt samen met de begrenzing van de haltes en andere voorzieningen zoals onderstations ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening en ligt langs de baan aan weerszijde op circa 100 cm. buiten de baan.

In verticale zin behoort alles boven het zandbed of het kunstwerk tot de Bovenbouw. Bij kruisingen en bij haltes behoort alles boven de (ruwbouw) betonnen plaat tot de Bovenbouw.

##### 3.3.3 Onderbouw

De Onderbouw is aangegeven als B in bijlage 2 van deze Overeenkomst. Hiertoe behoort onder andere de onderbaan (bestaande uit een kunstwerk, zandlichaam of een betonnen plaat), waarop de Bovenbouw kan worden aangebracht.

De Onderbouw strekt zich uit onder de trambaan, de opstelsporen en de keerspoelen en de haltes. Tot de Onderbouw behoort ook het conditioneren van de ondergrond onder de baan en de Omgeving

(het gebied dat in bijlage 2 van Overeenkomst is aangegeven met C). Het conditioneren betreft alle handelingen die nodig zijn en die vooraf gaan aan de aanleg van de Onderbouw en de Omgeving, zoals het verleggen van kabels en leidingen, verplaatsen van rioleringen, etc.

### 3.3.4 Omgeving

De Omgeving is aangegeven als C in bijlage 2 van deze Overeenkomst. Hiertoe behoort de definitieve inrichting van de directe omgeving vanaf de begrenzing van de Bovenbouw, zoals de herinrichting van de wegen en het maaiveld, de afwatering, het herplanten van bomen, het herplaatsen van lantaarnpalen, etc. De Omgeving is nader aangeduid in het VO+. Aanpassing van de omgeving buiten het VO + valt buiten de Projectscope en is de verantwoordelijkheid van Gemeente.

### 3.3.5 Exploitatie

Tot het Project behoren (uitsluitend) de voorbereidende werkzaamheden voor de exploitatie welke noodzakelijk zijn om het tramsysteem vanaf de start van de exploitatie (met reizigers) in dienst te kunnen nemen. Over het test- en proefbedrijf na de oplevering van de infrastructuur (Onderbouw en Bovenbouw) en de oplevering van het tramsysteem zullen Partijen tijdig nadere afspraken maken.

### 3.3.6 Beheer

In deze Overeenkomst zijn de uitgangspunten voor het Beheer beschreven. Tot het Project behoren alle voorbereidende werkzaamheden welke noodzakelijk zijn om het Trammaterieel, Bovenbouw, Onderbouw en Omgeving vanaf de start van de exploitatie te kunnen beheren. Ten aanzien van het beheer dat zal plaatsvinden vanaf de start van de exploitatie zullen BRU en Gemeente tijdig een beheerovereenkomst sluiten gebaseerd op de uitgangspunten die in deze Overeenkomst zijn beschreven. Over het tijdelijke beheer tussen de oplevering van de Onderbouw door de aannemer en de overdracht aan het Projectonderdeel Bovenbouw, zullen Partijen afspraken maken in de Uitvoeringsovereenkomst(en). Voor het tijdelijk beheer is het uitgangspunt dat dit tot het Project behoort.

## 3.4 Geografische onderverdeling van de Projectscope

De Projectscope is geografisch onderverdeeld in de volgende Tracédelen:

- D: vanaf de tijdelijke eindhalte aan de verlengde Graadt van Roggenweg tot aan de OV Terminal Binnenstadszijde
- OVT: het tracé Uithoflijn voor zover gelegen binnen de OVT
- S: vanaf de OV Terminal Binnenstadszijde tot de Vaartsestraat
- A: Vaartsestraat tot de Koningsweg
- B: Koningsweg tot Halte Kruytgebouw
- U: Halte Kruytgebouw tot en met Halte Wilhelmina Kinderziekenhuis
- T: vanaf Halte Wilhelmina Kinderziekenhuis tot en met de Opstelsporen bij P+R De Uithof

## 3.5 Uitzonderingen op onderverdeling Projectscope

### 3.5.1 Stationsgebied

Over de verdeling van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in het Stationsgebied zullen in de nog op te stellen Uitvoeringsovereenkomsten nadere afspraken worden gemaakt.

### **3.5.2 Tijdelijke Eindhalte Verlengde Graadt van Roggenweg**

De uitvoering van het project Tijdelijke Eindhalte Verlengde Graadt van Roggenweg t/m tracé huidige SUNIJlijn op de Graadt van Roggenweg wordt niet geregeld in deze Overeenkomst en is geen onderdeel van de scope Uithoflijn. BRU en Gemeente (POS) zullen afzonderlijke afspraken maken over de tijdige uitvoering van dit Project. Voor dit project is een vaste financiële bijdrage in de Projectkosten Uithoflijn opgenomen. Dit project is een Randvoorwaardelijk project in de zin van hoofdstuk 13 van Overeenkomst.

### **3.5.3 Kosten en dekking verwerving Trammaterieel**

De verwerving van het Trammaterieel is onderdeel van het Project, maar wordt niet bekostigd uit de Projectkosten. Ook de financiële voor- en nadelen welke samenhangen met de verwerving van het Trammaterieel komen niet ten laste van de Centrale risicoreservering. BRU is verantwoordelijk voor de dekking van deze kosten en risico's.

### **3.5.4 Overige afwijkingen van de onderverdeling van de projectscope**

In deze Overeenkomst of in een Uitvoeringsovereenkomst kan van de in art 3.2 van Overeenkomst beschreven verdeling worden afgeweken gelet op:

- fiscale aspecten
- financiële aspecten
- beheeraspecten
- risicoverdeling
- praktische redenen
- contractuele verplichtingen

### **3.6 Stedenbouwkundige inpassing**

De stedenbouwkundige uitgangspunten voor de inpassing van Project zijn verwerkt in de Projectscope en het VO+. Indien Partijen hiervan willen afwijken dan wordt dit beschouwd als een wijziging van de Projectscope, zoals beschreven in hoofdstuk 9.

### **3.7 Veiligheid**

Partijen hechten groot belang aan de veilige aanleg en exploitatie van de Uithoflijn. BRU is de eerst verantwoordelijke partij voor de integrale veiligheid van het tramsysteem, die op basis van het Integraal VeiligheidsPlan (bijlage 6 bij Overeenkomst) zal zorgen dat de verklaringen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor de infrastructuur en materieel ten behoeve van de ingebruikname tijdig worden afgegeven. Partijen realiseren zich dat veiligheid een integraal onderdeel is van de werkzaamheden die Partijen in het kader van het Project verrichten.

## 4 Ontwikkeling

### 4.1 Ontwikkeling Deelprojecten

BRU zal in goed overleg met Gemeente- met inachtneming van het overige in deze Overeenkomst bepaalde –de Deelprojecten Trammaterieel en Bovenbouw verder ontwikkelen. Gemeente zal in goed overleg met BRU - met inachtneming van het overige in deze Overeenkomst bepaalde -de Deelprojecten Onderbouw en Omgeving verder ontwikkelen.

### 4.2 Definitief ontwerp Onderbouw, Bovenbouw en Omgeving

De gemeente en BRU werken gezamenlijk het VO+ uit tot een geïntegreerd DO voor Bovenbouw, Onderbouw en Omgeving.

Het gezamenlijk uitwerken van een geïntegreerd DO laat onverlet dat BRU verantwoordelijk is voor het ontwerp van de Bovenbouw met inbegrip van de systeemintegratie en Gemeente verantwoordelijk is voor het ontwerp van Onderbouw en Omgeving. Partijen behouden de vrijheid deze drie Deelprojecten geheel of gedeeltelijk op basis van het DO uit te besteden.

### 4.3 Bestemmingsplannen en Vergunningen

Gemeente zal een planning opstellen voor de bestemmingsplannen.

Elke Partij zal een planning opstellen voor de vergunningen die zij voor de uitvoering van het Deelproject waar zij voor verantwoordelijk is nodig heeft.

Alle plannings dienen te voldoen aan de Integrale planning.

Partijen leveren elkaar (naar redelijkheid) tijdig alle informatie die de andere partij nodig heeft om een bestemmingsplan of vergunning te kunnen verkrijgen.

Elk van Partijen dient de procedures voor de vergunningen die voor zijn Deelproject benodigd zijn, tijdig te doorlopen opdat tijdig met de aanleg kan worden begonnen.

Gemeente zal zich inspannen om te bevorderen dat de voor de bestemmingsplannen benodigde procedures tijdig worden doorlopen.

Gemeente zal zich inspannen om de vergunningen waarvoor haar organen het bevoegd gezag zijn tijdig te verlenen. Dit laat de publiekrechtelijke positie van de Gemeente en haar organen onverlet.

### 4.4 Vergunningen in het kader van de Lokaal Spoor- en tramwegwetgeving

BRU is verantwoordelijk voor het verkrijgen van vereiste toestemmingen en vergunningen op basis van de op enig moment geldende Lokaal Spoor- en/of tramwegwetgeving voor aanleg, in stand houden, exploiteren en beheren van de Uithoflijn.

### 4.5 Verwerving gronden

Gemeente zal zich maximaal inspannen de voor het Project benodigde gronden verwerven voor zover de gronden nog niet in eigendom bij Gemeente zijn.

Indien de eigenaar van grond, zijnde een publiekrechtelijke rechtspersoon, de grond niet wenst te

vervreemden, spant de Gemeente zich er voor in van die eigenaar een zakelijk recht voor BRU of Gemeente te verkrijgen.

#### **4.6 Vestiging zakelijk recht**

Gemeente is bereid BRU tijdig en om niet een zakelijk recht te verlenen voor de Bovenbouw voor zover deze is gelegen op grond die eigendom is van Gemeente, waarmee BRU het recht verkrijgt om in, op of boven die gronden de Bovenbouw en waar nodig ook de Onderbouw als bedoeld in de Projectscope in eigendom te verkrijgen en te houden, tenzij dit bezwarend is voor Gemeente. Het zakelijk recht is alleen overdraagbaar na voorafgaande schriftelijke goedkeuring van Gemeente waarbij geldt dat Gemeente aan deze goedkeuring voorwaarden kan verbinden, waaronder doch niet uitsluitend financiële en juridische voorwaarden.

Tot hoever het zakelijk recht zich dient uit te strekken en onder welke voorwaarden het zakelijk recht wordt gevestigd, wordt vastgelegd in nadere afspraken tussen Partijen, die te zijner tijd in de akte van vestiging zullen worden vastgelegd. De kosten voor het vestigen van een zakelijk recht behoren tot de Projectkosten.



## 5 Realisatie

### 5.1 Realisatieplicht BRU en Gemeente

BRU en Gemeente zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de aansturing van het Project. Binnen deze gezamenlijkheid realiseren BRU en Gemeente hun Deelprojecten voor eigen risico, zoals nader is aangeduid in deze Overeenkomst. BRU zal in goed overleg met Gemeente - met inachtneming van het overige in deze Overeenkomst bepaalde – de Deelprojecten Trammaterieel, Bovenbouw, Exploitatie en Beheer realiseren. Gemeente zal in goed overleg met BRU - met inachtneming van het overige in deze Overeenkomst bepaalde – de Deelprojecten Onderbouw en Omgeving realiseren.

### 5.2 Uitvoeringsovereenkomst Onderbouw en Omgeving

BRU en Gemeente zullen gezamenlijk onderzoeken of BRU voor de realisatie van Onderbouw en Omgeving Gemeente een subsidie (al dan niet gecombineerd met een (subsidie)Uitvoeringsovereenkomst) zal verstrekken, of BRU en Gemeente hiervoor een Uitvoeringsovereenkomst sluiten.

Na het afsluiten van de Uitvoeringsovereenkomst of het verlenen van een subsidie door BRU aan Gemeente, is Gemeente verantwoordelijk voor de realisatie van de Onderbouw en de Omgeving.

Een subsidie of Uitvoeringsovereenkomst kan voor het gehele tracé of een of meer Tracédelen worden vastgesteld respectievelijk afgesloten.

Een Uitvoeringsovereenkomst bevat de specificaties waaraan de Onderbouw moet voldoen en op basis waarvan de oplevering aan BRU plaatsvindt. De Uitvoeringsovereenkomst omvat daarnaast opleveringsafspraken.

Voor Tracédelen A en T zijn door Gemeente reeds opdrachten tot uitvoering gegeven. Voor deze tracédelen is het uitgangspunt dat de onderbouw van die Tracédelen conform verstrekte eispecificaties, dan wel voor de P+R het bestek en bestekswijzigingen (met inbegrip van meer- en minderwerk), wordt opgeleverd aan BRU.

### 5.3 Raakvlakken Onderbouw-Bovenbouw

Partijen zullen nauw met elkaar samenwerken bij de realisatie van de Onderbouw, opdat wordt geborgd dat de Onderbouw voldoet aan de eisen die de Bovenbouw en het Trammaterieel stellen. In de Uitvoeringsovereenkomst(en) wordt dit nader geregeld. Uitgangspunten voor de Uitvoeringsovereenkomsten zijn onder meer:

- Partijen zullen in de DO-fase de raakvlakken van de Projectonderdelen Onderbouw en Bovenbouw inventariseren;
- BRU zal het DO en het bestek voor de Onderbouw toetsen op de afstemming met zijn Deelprojecten en de beheeraspecten;
- betrokkenheid BRU bij het volgen van de realisatie van de Onderbouw (met onder andere Stop- en Bijwoonpunten ten behoeve van beheerder BRU);
- overdrachtsprotocol Onderbouw.



#### **5.4 Inspanningsverplichting beperking overlast**

Partijen zullen zich maximaal inspannen om de overlast voor derden als gevolg van de aanleg van het Project zoveel mogelijk te beperken.

Uitgangspunten zijn dat percelen van derden (zo goed mogelijk) bereikbaar blijven, en dat de hoofdroutes, waaronder de busroutes in Utrecht zo veel mogelijk worden ontzien en dat de busexploitatie zo veel mogelijk ongehinderd kan plaatsvinden.

De kosten van planschade of nadeelcompensatie, die door Gemeente of BRU moet worden vergoed, behoren tot de kosten van het Deelproject dat de planschade of nadeelcompensatie veroorzaakt.





## **6 Voorbereiding exploitatie, beheer en onderhoud**

### **6.1 Deelprojecten Exploitatie en Beheer**

Het Deelproject Exploitatie betreft alle werkzaamheden die in dit kader noodzakelijk zijn om de exploitatie vanaf de start van de exploitatie te kunnen laten plaatsvinden. Het Deelproject Beheer betreft alle werkzaamheden die in dit kader noodzakelijk zijn om het beheer en onderhoud vanaf de start van de exploitatie te kunnen laten plaatsvinden.

### **6.2 Beoogde dienstregeling**

BRU streeft ernaar de bediening van de haltes te realiseren, afhankelijk van de beschikbare Rijksmiddelen voor dit doel en de prijs die in de aanbesteding van de concessie kan worden bedongen. BRU zal binnen deze kaders de bediening van de Uithoflijn zodanig laten uitvoeren dat voldaan wordt aan de redelijkerwijs te verwachten vervoervraag.

### **6.3 Dienstregeling en Verkeersregelstrategie**

De beoogde rijtijd tussen de OV-Terminal en de eindhalte P+R De Uithof bedraagt circa 17 minuten. Gemeente draagt een maximale inspanningsplicht dat de concessiehouder zoveel als mogelijk onbelemmerd de dienstregeling van de tram kan uitvoeren, gebaseerd op de uitgangspunten zoals opgenomen in de MKBA en de verkeersregelstrategie van Gemeente. Als in de toekomst de uitgangspunten wijzigen zullen partijen opnieuw in overleg treden over de prioriteitsregeling van de tram. Gemeente zal er ter zake voor zorg dragen dat behalve waar dat tot grote problemen van de afwikkeling van het overige verkeer leidt, bij de verkeersregelininstallaties absolute prioriteit wordt gegeven aan het tramverkeer boven het overige verkeer. Partijen zullen hierover nadere afspraken maken en deze opnemen in de Beheerovereenkomst.

### **6.4 Medegebruik onderbouw traminfrastructuur**

Medegebruik van de onderbouw van de traminfrastructuur (de rijweg) door lijndiensten openbaar vervoer is toegestaan indien dat volgt uit het toegepaste baanconcept zoals gedefinieerd in het IPvE. Gebruik door nood- en hulpdiensten moet in noodgevallen altijd mogelijk zijn op de overrijdbare gedeelten. Medegebruik door overig verkeer tijdens de dienstuitvoering is toegestaan indien dat volgt uit het toegepaste baanconcept zoals gedefinieerd in het IPvE of in nader overeen te komen specifieke situaties in het Stationsgebied. Indien een partij tijdelijke of permanente wijziging van het medegebruik noodzakelijk acht, treden partijen hierover in overleg.

### **6.5 Beheerovereenkomst**

Partijen zullen geruime tijd voor de start van de exploitatie een beheerovereenkomst sluiten. Deze overeenkomst heeft tot doel afspraken te maken over de wijze van uitvoering van beheer en onderhoud binnen de nog overeen te komen beheer- en onderhoudsgrenzen, met inachtneming van de onderstaande uitgangspunten:

1. BRU is als opdrachtgever verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de tram- en gecombineerde tram/businfrastructuur (inclusief de ondergrond onder de baan in bijlage 2 aangeduid met B1 en de kunstwerken die exclusief voor de Uithoflijn worden gebruikt) en het trammaterieel;

2. Gemeente is in principe bereid bij te dragen in de kosten voor beheer en onderhoud. Partijen zullen over de hoogte van de bijdrage in de kosten door Gemeente afspraken maken;
3. Gemeente is en blijft verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte zoals dat normaliter, dus ook zonder de realisatie van het Project, door haar zou worden uitgevoerd in de omgeving van de trambaan;
4. De uitvoering van het onderhoud van de tram- en gecombineerde tram/businfrastructuur zal met zo min mogelijk hinder voor de omgeving plaatsvinden;
5. Het beheer en onderhoud van de openbare ruimte door Gemeente, zal met zo min mogelijk hinder voor de tram- en gecombineerde tram/businfrastructuur en tramexploitatie plaatsvinden.

## **6.6 Eisen trammaterieel**

De exploitatie van de Uithoflijn zal plaatsvinden met trams met, conform het IPvE, een breedte van maximaal 2.65 m en een lengte van maximaal 75 m. BRU zal bij de verwerving van de trams ervoor zorgen dat door de leverancier van de trams grote aandacht zal worden besteed aan de vormgeving van de trams. BRU zal vóór de aanbesteding van het trammaterieel bepalen in hoeverre het publiek zal worden geconsulteerd bij het bepalen van de vormgeving en de kleurstelling van het interieur en exterieur van de trams.

## **6.7 Eigendoms-, opstal-, beheer- en onderhoudsgrenzen**

Partijen zullen nadere afspraken maken over de exacte ligging van de eigendoms-, opstal-, beheer- en onderhoudsgrenzen, op basis van het ter zake gestelde in hoofdstuk 3 van Overeenkomst.

## 7 Financiën

### 7.1 Projectkosten

De Projectkosten zijn door Partijen geraamd op (afgerond) € 321 mln. (prijspeil 2010, excl. B.T.W.) waarvan € 17 mln. is gereserveerd voor de Centrale risicoreservering.

De Uitvoeringskosten zijn door Partijen geraamd op € 304 mln. (prijspeil 2010, excl. B.T.W.). De kosten voor de verwerving van het Trammaterieel, zijn geen onderdeel van de Projectkosten, deze zullen separaat door BRU worden bekostigd.

#### 7.1.1 BTW

Indien de BTW niet volledig kan worden verrekend, of als voorbelasting, of door compensatie, worden bij het bepalen van de Uitvoeringskosten van het DO, de Uitvoeringskosten verhoogd met het bedrag aan BTW dat niet kan worden verrekend.

#### 7.1.2 Kosten verwerving Cranenborch

De kosten voor de verwerving, voor het bouwrijp maken van de ondergrond en de aanleg van de Onderbouw en Omgeving conform de bepalingen van deze Overeenkomst van het gebouw Cranenborch, € 33 mln. behoren tot de Projectkosten.

#### 7.1.3 Bijdragen van Partijen en derden

Partijen en derden dragen als volgt bij aan de kosten van het Project (prijspeil 2010, excl. B.T.W., geïndexeerd zoals aangegeven in het Financieel Plan d.d. 19 maart 2012, versie 1.3, zoals vastgesteld door DB op 26 maart 2012 en B&W op 27 maart 2012):

BRU:	€ 150,8 mln.
Gemeente:	€ 47,1 mln.
BOR-fonds (Rijksbijdrage via Gemeente):	€ 12,2 mln.
Ministerie Infrastructuur en Milieu:	€ 110 mln.
Rijkswaterstaat:	<u>€ 1,1 mln.</u>
Totaal:	€ 321,2 mln.

#### 7.1.4 Beëindiging van lopende subsidies van BRU aan Gemeente

Vanwege de wijziging van een busbaan in een tramsysteem, zullen de lopende subsidiebeschikkingen geheel of gedeeltelijk worden beëindigd op de datum dat een of meer Uitvoeringsovereenkomst(en) is/zijn gesloten dan wel nieuwe subsidie(s) in het kader van deze Overeenkomst is/zijn verleend. De kosten die door Gemeente in het kader van deze lopende subsidies zijn gemaakt tot aan de beëindiging van de lopende subsidies, zullen aan Gemeente worden vergoed in het kader van de vaststelling van de lopende subsidies.

### 7.2 Voorbereidende werkzaamheden tot het sluiten van de Uitvoeringsovereenkomst(en)

Gemeente zal de voorbereidende en uitvoerende werkzaamheden voor de Deelprojecten Onderbouw en Omgeving en de Randvoorwaardelijke projecten van de gemeente onverminderd voortzetten na het sluiten van deze Overeenkomst. De kosten voor deze werkzaamheden, zoals kosten vanwege projectleiding, directievoering, uitgevoerde werkzaamheden, het opstellen van bestemmingsplannen

of het toetsen van producten en het adviseren van het bestuur, tot aan het aangaan van de Uitvoeringsovereenkomst(en), worden vergoed uit de lopende subsidiebeschikkingen. Gemeente zal de gemaakte kosten voor deze voorbereidende en uitvoerende kosten inzichtelijk maken, onder andere door een maandelijkse rapportage aan de Projectdirecteur. Daarna zullen deze kosten worden opgenomen in de Uitvoeringsovereenkomst(en) voor de Projectdelen Onderbouw en Omgeving.



## 8 Risicoverdeling

### 8.1 Deelprojectrisico's en Projectrisico's

De risico's in het Project zijn verdeeld in Projectrisico's die worden gedekt uit de Centrale risicoreservering en Deelprojectrisico's die voor rekening komen van de Partij die voor dat Deelproject verantwoordelijk is.

### 8.2 Uitgangspunten bij de toedeling van Projectrisico's en Deelprojectrisico's

Uitgangspunten ten aanzien van Projectrisico's en Deelprojectrisico's zijn:

1. Het budget van elk Deelproject bevat een risicoreservering die ter beschikking wordt gesteld aan de Partij die voor dat Deelproject verantwoordelijk is;
2. Risico's worden zoveel mogelijk belegd bij de Deelprojecten;
3. De Centrale risicoreservering is aanspreekbaar voor een limitatief aantal risico's, waaronder extreme en binnen het Deelproject niet te beheersen risico's, die zullen worden beschreven in een door de Stuurgroep vast te stellen lijst;
4. Risico's die niet als Projectrisico zijn of worden benoemd behoren tot de Deelprojectrisico's.

Op wijzigingen in de Projectscope of de Integrale planning zijn de bepalingen van toepassing van hoofdstuk 9 van Overeenkomst.

### 8.3 Centrale risicoreservering

#### 8.3.1 Lijst met Projectrisico's

Uiterlijk bij het aangaan van de eerste Uitvoeringsovereenkomst dient de Stuurgroep bij unanimiteit de lijst met Projectrisico's vast te stellen. De Stuurgroep kan Projectrisico's aan deze lijst toevoegen of van deze lijst afvoeren. Indien de Stuurgroep niet tot overeenstemming komt over het tot stand komen van de lijst of het toevoegen of afvoeren van een Projectrisico is er sprake van een geschil in de zin van hoofdstuk 16 van Overeenkomst.

#### 8.3.2 Procedure bij optreden Projectrisico's

Indien een Partij van mening is dat een Projectrisico is opgetreden of indien een Partij verwacht dat een Projectrisico zal optreden doet zij zo spoedig mogelijk daarvan melding aan de Projectdirecteur. Bij onvoorziene omstandigheden kan de Stuurgroep unaniem een aangemeld risico dat niet behoort tot de door de Stuurgroep vastgestelde Projectrisico's, als Projectrisico aanmerken, indien niet in redelijkheid kan worden verlangd dat de verantwoordelijke Partij dit risico draagt. Bij de afsluiting van het Project worden vergoedingen van de geaccepteerde Projectrisico's aan de Partijen uitgekeerd dan wel verrekend. De Stuurgroep besluit in twee instanties bij unanimiteit of het aangemelde risico als een Projectrisico wordt aangemerkt. Indien in eerste instantie de Stuurgroep oordeelt dat het aangemelde risico behoort tot de in Overeenkomst of door de Stuurgroep vastgestelde Projectrisico's, merkt zij dit aan als een voorlopig Projectrisico. De Stuurgroep kan alleen besluiten tot het aanmerken van een aangemeld risico tot een definitief Projectrisico indien de kosten daarvan op dat moment uit het beschikbare budget van de Centrale risicoreservering of de Projectkosten kunnen worden gedekt. Indien het beschikbare budget van de Centrale risicoreservering ontoereikend is, zullen Partijen onverwijld voldoende aanvullende dekking ter beschikking stellen in de verhouding van de dan actuele bijdragen van BRU en Gemeente zoals beschreven in 7.1.3. als de eerste twee posten (BRU,

resp. Gemeente), afgerond in een percentage met een geheel getal. Hierdoor is deze verhouding bij het aangaan van Overeenkomst BRU 76 % en Gemeente 24 %.



## 9 Wijzigingen Overeenkomst

### 9.1 Wijziging Projectscope of Integrale Planning

De Stuurgroep kan slechts bij unanimititeit besluiten tot een wijziging in de Projectscope of de Integrale Planning, met uitzondering van de datum van de start van de exploitatie, waarover B&W en DB besluiten.

Indien één Partijen een wijziging in de Projectscope of Integrale Planning wenst aan te brengen, komen de eventueel daaruit voortvloeiende meerkosten voor rekening van de partij die om die wijziging heeft verzocht.

Indien een wijziging van de Projectscope of Integrale Planning een gezamenlijke wens is van beide Partijen, zullen zij volgens een voorafgaande aan het betreffende besluit nader door hen te bepalen verdeelsleutel, de meerkosten delen.

De meerkosten die uit een wijziging (kunnen) voortvloeien moeten door Partijen voorafgaande aan het betreffende besluit gezamenlijk zijn vastgesteld.

Een wijziging in de Projectscope mag in beginsel niet leiden tot vertraging van de start van de exploitatie.

Indien een wijziging van de Projectscope technisch noodzakelijk is, omdat het tramsysteem zonder wijziging niet of niet goed, of alleen tegen (hoge) meerkosten kan worden geëxploiteerd, komen die kosten ten laste van de Partij die deze wijziging wenst.

### 9.2 Wijziging overeenkomst: algemene regeling

Beide Partijen kunnen – met inachtneming van het in deze Overeenkomst bepaalde – een wijziging van deze Overeenkomst voorstellen.

Een partij die een wijziging voorstelt moet dit tijdig agenderen in de Stuurgroep. Die partij moet daarbij, voor zijn eigen Deelproject en de overige delen van het Project, concreet aangeven welke wijziging hij voorstelt, de reden van de wijziging, en wat de financiële en tijdsconsequenties (voor de Integrale Planning) van de wijziging zijn.

De andere Partij geeft in de Stuurgroep dan wel binnen drie weken na de Stuurgroep aan of zij, eventueel onder voorwaarden, met de wijziging instemt.

Beide Partijen zijn daarbij gehouden rekening te houden met de uitgangspunten van dit Project, de strekking van deze overeenkomst en elkaars redelijke belangen.

Partijen zullen niet op onredelijke gronden hun toestemming aan een wijziging van deze Overeenkomst onthouden. Wijzigingen van de Overeenkomst zijn pas geldig na schriftelijke bevestiging door B&W en DB.

Indien het niet mogelijk blijkt het Project binnen deze kaders te realiseren, zullen Partijen nader overleg voeren. Partijen zullen dan nagaan op welke wijze het mogelijk is het Project alsnog, met een



zo beperkt mogelijke afwijking van de kwalitatieve- , financiële- en tijdsaders te realiseren. Partijen zullen niet op onredelijke gronden hun toestemming aan een wijziging van deze overeenkomst onthouden.

### **9.3 Herziening Uitvoeringskosten en Risicoreservering na DO**

De Stuurgroep kan bij de vaststelling van het DO maar ook daarna, bij unanimitieit de begroting van de Uitvoeringskosten en de Centrale risicoreservering, zoals beschreven in hoofdstuk 7 en 8 van deze Overeenkomst, wijzigen, zolang de Projectkosten niet worden overschreden.



## **10 Bestuurlijke samenwerking en projectorganisatie**

### **10.1 Stuurgroep Uithoflijn**

De Stuurgroep Uithoflijn bestaat uit een gelijk aantal leden van DB en B&W van Partijen, waaronder in ieder geval de Portefeuillehouder voor Verkeer en Vervoer van BRU (voorzitter) en de Wethouder voor Verkeer en Vervoer van Gemeente. Eventueel kan de Stuurgroep worden uitgebreid met een tweede vertegenwoordiger van beide Partijen. De Stuurgroep kan zich in de vergaderingen ambtelijk laten ondersteunen door de leden van de Directieraad.

De Stuurgroep komt ten minste een keer per kwartaal samen en beslist bij unanimiteit. De Stuurgroep Uithoflijn ziet toe op de ontwikkeling en realisatie van het Project binnen de kaders van deze Overeenkomst en is bevoegd om alle beslissingen te nemen welke nodig zijn om het Project binnen de kaders van deze Overeenkomst te realiseren voor zover de leden daarvoor zijn gemachtigd door het DB respectievelijk B&W. Elke Partij blijft onverminderd het gestelde in dit artikel verantwoordelijk, en is beslissingsbevoegd, binnen de kaders van de af te sluiten Uitvoeringsovereenkomst(en) ten aanzien van de Deelprojecten die zij zelf realiseert. De Stuurgroep stelt de Projectopdracht waarin de uitgangspunten over de inrichting van het Project, waaronder de invulling van de Projectorganisatie, zijn uitgewerkt vast, dan wel wijzigt deze. Het sturingsmodel van het Project is schematisch weergegeven in bijlage 5.

### **10.2 Projectcommissariaat**

De Stuurgroep benoemt een Projectcommissariaat bestaande uit drie commissarissen, die onafhankelijk zijn (onder andere geen belangen in de regio) en die een autoriteit zijn op hun vakgebied. Het Projectcommissariaat beoordeelt de voortgang van het Project en adviseert de Stuurgroep en de Projectdirecteur gevraagd en ongevraagd over de kwaliteit van het proces en het projectresultaat. Aan de bijeenkomsten van het Projectcommissariaat neemt tevens de Projectdirecteur deel, die aan het Projectcommissariaat rapporteert over de voortgang van het Project. Het Projectcommissariaat kan worden ingeschakeld bij geschillen zoals beschreven in hoofdstuk 16 van deze Overeenkomst. De werkwijze en nadere bevoegdheden van het Projectcommissariaat worden geregeld in de Projectopdracht.

### **10.3 Directieraad**

De Directieraad bestaat uit de directeur Trambedrijf (i.o.) bij BRU (voorzitter), de directeur Stadsontwikkeling Gemeente en de Projectdirecteur. De directeur van Gemeente die verantwoordelijk is voor het Stationsgebied is agendalid van de Directieraad en wordt betrokken bij de besprekingen van de Directieraad indien en voor zover het Stationsgebied onderwerp is van bespreking.

De Projectdirecteur Uithoflijn heeft in de Directieraad een coördinerende rol. Onderwerpen en stukken worden bij voorkeur pas geagendeerd in de Stuurgroep na bespreking in de Directieraad. De Directieraad stelt op voorstel van de Projectdirecteur het Projectplan, waarin de uitgangspunten uit de Projectopdracht nader zijn uitgewerkt, vast, dan wel wijzigt deze.

### **10.4 Projectorganisatie Uithoflijn**

Partijen richten op en houden in stand voor de uitvoering van het Project één gezamenlijke integrale projectorganisatie: de Projectorganisatie Uithoflijn. Deze Projectorganisatie Uithoflijn is

verantwoordelijk voor de uitvoering van het Project binnen de in deze Overeenkomst neergelegde kaders (met inachtneming van de eigen verantwoordelijkheid van Gemeente voor Onderbouw en Omgeving). De Projectdirecteur is verantwoordelijk voor de inrichting van de Projectorganisatie volgens de vastgestelde Projectopdracht en het vastgestelde Projectplan. De Projectorganisatie zal worden ondergebracht in het Trambedrijf (i.o.).

### **10.5 Projectdirecteur**

De Projectorganisatie wordt geleid door de Projectdirecteur Uithoflijn. Projectdirecteur Uithoflijn wordt aangesteld door de Stuurgroep, op voordracht van de Directieraad. Hij legt verantwoording af aan de Stuurgroep. De Projectdirecteur Uithoflijn is verantwoordelijk voor het goed functioneren van de Projectorganisatie. De Projectdirecteur neemt deel aan de vergadering van de Directieraad en Stuurgroep.

### **10.6 Projectmanager Onderbouw en Omgeving**

De Projectmanager Onderbouw en Omgeving behoort tot de Projectorganisatie Uithoflijn en rapporteert aan de Projectdirecteur over de ontwikkeling en uitvoering van de Deelprojecten Onderbouw en Omgeving. De Projectmanager Onderbouw en Omgeving is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de Deelprojecten Onderbouw en Omgeving binnen de in deze Overeenkomst en de nog te sluiten Uitvoeringsovereenkomst(en) neergelegde kaders. De projectmanager Onderbouw en Omgeving rapporteert in eerste instantie aan de Projectdirecteur. Binnen zijn verantwoordelijkheid vanwege de Uitvoeringsovereenkomst(en) voor de Deelprojecten Onderbouw en Omgeving rapporteert de projectmanager Onderbouw en Omgeving tevens aan de directeur Stadsontwikkeling.

### **10.7 Rapportage**

Ten minste eenmaal per kwartaal rapporteert de Projectdirecteur Uithoflijn over alle zaken die voor het Project relevant zijn aan de Stuurgroep.

De Projectdirecteur Uithoflijn stemt zijn rapportage, voor zover die betrekking heeft op de Onderbouw en Omgeving, af met de projectmanager Onderbouw en Omgeving. Ten behoeve van deze afstemming rapporteert de projectmanager Onderbouw en Omgeving twee weken hiervoor aan de Projectdirecteur.

### **10.8 Overige bevoegdheden**

De overige bevoegdheden van de Stuurgroep, Projectdirecteur en anderen zullen nader worden geregeld in de Projectopdracht en het Projectplan.



## **11 Planning**

### **11.1 Start exploitatie**

Partijen zullen zich er maximaal voor inspannen dat de Uithoflijn uiterlijk in het eerste kwartaal 2018 in exploitatie wordt genomen.

### **11.2 Integrale planning**

De Integrale planning is bijgevoegd als bijlage 4. Partijen spannen zich er maximaal voor in om het project conform de integrale planning uit te voeren. Uitgangspunt van de Integrale Planning is dat de Uithoflijn uiterlijk in het eerste kwartaal 2018 in exploitatie wordt genomen. Partijen zullen voor de Deelprojecten waar zij verantwoordelijk voor zijn, een planning vaststellen die past binnen de Integrale planning. Partijen dienen hun planning (mede) af te stemmen op de planning van de Deelprojecten van de andere partij. De plannings worden periodiek geactualiseerd.



## **12 Omgevingsmanagement en communicatie**

### **12.1 Omgevingsmanagement**

Het Omgevingsmanagement wordt uitgevoerd voor het gehele project. Met het Omgevingsmanagement wordt gestreefd om de projectdoelen en -resultaten in een complexe, sterk bewegende omgeving met veel verschillende Stakeholders tot stand te brengen. Daarbij worden de belangen van de Stakeholders op strategisch niveau voortdurend afgestemd op de doelen en resultaten van het Project. Tot de scope van omgevingsmanagement behoren:

1. Stakeholdersmanagement (relatiebeheer)
2. Communicatie en participatie project breed
3. Proces bestuurlijke besluitvorming (maatschappelijk spoorboekje)

### **12.2 Communicatie**

Partijen zullen gezamenlijk zorgdragen voor een optimale communicatie ten aanzien van voorbereiding en uitvoering van het Project, waarbij het Project steeds wordt gepresenteerd als een geheel waarin BRU en Gemeente gezamenlijk participeren, vanuit soms verschillende rollen maar met hetzelfde einddoel. Partijen zullen daartoe een gezamenlijk communicatieplan opstellen en actueel houden.



## **13 Randvoorwaardelijke projecten**

### **13.1 Randvoorwaardelijke projecten**

De in dit artikel beschreven activiteiten vallen buiten de Projectscope, maar zijn noodzakelijk voor de tijdige realisatie van het Project. Deze activiteiten zijn niet direct fysiek gerelateerd aan de aanleg van de trambaan. Voor de Randvoorwaardelijke projecten zullen met de verantwoordelijke partij(en) Uitvoeringsovereenkomsten worden gesloten over met name de scope, de tijdige realisatie (planning), de kosten, de risico's, het proces inclusief escalatiemodel. De Randvoorwaardelijke projecten dienen in de Integrale Planning te zijn opgenomen en worden door het Project bewaakt. Bij de Randvoorwaardelijke projecten is aangegeven welke Partij verantwoordelijk is.

Randvoorwaardelijke of raakvlakprojecten die reeds geheel zijn uitgevoerd vóór 2012 maken geen onderdeel uit van deze Overeenkomst.

### **13.2 Kruisvaartbaan (Gemeente)**

Om de aanleg van de trambaan op de Adama van Scheltemabaan mogelijk te maken zijn Partijen van mening dat hiervoor een busbaan dient te worden aangelegd tussen de Vondellaan en de westzijde van de OVTerminal, de Kruisvaartbaan. Hiervoor zijn in de begroting van het Project de investeringskosten voor de aanleg opgenomen. De Kruisvaartbaan dient tevens om de ombouw van de Adama van Scheltemabaan van busbaan naar trambaan te faciliteren. Partijen zullen over de aanleg van de Kruisvaartbaan nog nadere afspraken maken die zullen worden vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst of in een subsidieverlening met eventueel een Uitvoeringsovereenkomst.

### **13.3 Aanpassing remise (BRU)**


BRU zal ten behoeve van de stalling en het onderhoud van de trams van de Uithoflijn de remise in Nieuwegein uiterlijk in december 2016 hebben aangepast waarvoor in de begroting van het Project een bijdrage is opgenomen. Tussen de Projectorganisatie en de organisatie die bij BRU verantwoordelijk is voor de aanpassing van de remise zullen afspraken worden gemaakt over de onderwerpen die in artikel 1 van dit hoofdstuk worden benoemd als onderwerpen voor een Uitvoeringsovereenkomst, zodat dit Randvoorwaardelijke project vanuit het Project kan worden bewaakt.

### **13.4 P+R De Uithof (Gemeente)**

De combinatie van Gemeente, Universitair Medisch Centrum Utrecht, Universiteit Utrecht en de Hogeschool Utrecht die de bouw van de P+R De Uithof realiseert, zal ten behoeve van het Project de Onderbouw aanleggen binnen het gebouw van de P+R De Uithof, waarvoor in de begroting van het Project een bijdrage is opgenomen. Met de genoemde combinatie (of de rechthebbende na realisatie van de P+R) zullen over de aanleg in P+R De Uithof nog nadere afspraken worden gemaakt die zullen worden vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst of in een subsidieverlening met eventueel een Uitvoeringsovereenkomst.

### **13.5 Inrichting Pelikaanstraat, Vaartsestraat (Gemeente)**

Om de Uithoflijn stedenbouwkundig in te passen, dienen de Pelikaanstraat de Vaartsestraat en het Ledig Erf te worden heringericht. Ter compensatie van een aantal parkeerplekken worden onder de



Uithoflijn bergingen en een aantal stallingen voor auto's gerealiseerd, waarvoor in de begroting van het Project een bijdrage is opgenomen. Partijen zullen over de aanpassing van de Pelikaanstraat, Vaartsestraat en Ledig Erf nog nadere afspraken maken die zullen worden vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst of in een subsidieverlening met eventueel een Uitvoeringsovereenkomst.

### **13.6 Tijdelijke eindhalte Verlengde Graadt van Roggenweg (Gemeente)**

De aanleg van het tracédeel vanaf de huidige infrastructuur van de SUNIJ-lijn tot en met de tijdelijke eindhalte aan de verlengde Graadt van Roggenweg betreft een aanpassing van de SUNIJ-lijn, die in de periode 2012-2013 wordt uitgevoerd. De Uithoflijn sluit later aan op de tijdelijk eindhalte waarna het een permanente (tussen)halte wordt. De tijdelijke eindhalte moet in de genoemde periode worden gerealiseerd om de realisatie van overige planning in het stationsgebied mogelijk te maken. Voor de realisatie van deze tijdelijke eindhalte is een bijdrage in de begroting opgenomen. Nadere afspraken hierover zijn of zullen worden vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst of in een subsidieverlening met eventueel een Uitvoeringsovereenkomst.





## **14 Aanlegverplichting en tussentijdse beëindiging**

### **14.1 Inspanningsplicht realisatie Project**

Beide partijen zullen zich tot het uiterste inspannen het Project binnen de in deze Overeenkomst vastgelegde kwalitatieve-, financiële- en tijdsaders te ontwikkelen en realiseren.

### **14.2 Verplichting tot aanleg**

Partijen zijn gehouden tot realisatie van het Project indien bij het vaststellen van het Definitief Ontwerp de dan geprognosticeerde Uitvoeringskosten vermeerderd met de dan geldende onnauwkeurigheidsmarge niet meer bedragen dan € 321 mln. (prijspeil 2010, excl. BTW). Indien de door Partijen vast te stellen geprognosticeerde Projectkosten vermeerderd met de dan geldende onnauwkeurigheidsmarge op dat moment meer bedragen, rust op Partijen een maximale inspanningsplicht om alsnog te komen tot aanvullende dekking die de dan geprognosticeerde Projectkosten alsmede de dan geldende onnauwkeurigheidsmarge dekt. Indien Partijen dan besluiten tot een aanvullende dekking, zullen zij dat doen in een verhouding die op dezelfde wijze wordt berekend als bij de aanvullende dekking bij overschrijding van de Centrale risicoreserve, zoals in 8.3.2. beschreven.

### **14.3 Beëindigingsgronden**

Elke Partij is gerechtigd deze Overeenkomst te beëindigen indien niet op 1 januari 2014 van het Rijk de MIRT-subsidiebeschikking, zoals aangegeven in artikel 7 artikel 1.3 van Overeenkomst, is ontvangen.

Na vaststelling van het DO met een toereikende dekking van de dan geprognosticeerde Projectkosten en de dan geldende onnauwkeurigheidsmarge kunnen Partijen deze Overeenkomst alleen met wederzijdse instemming beëindigen.

### **14.4 Onvoorziene omstandigheden**

Wanneer zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat deze Overeenkomst in haar huidige vorm naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet gehandhaafd kan blijven, zullen Partijen over de noodzaak en de aard van de wijziging in overleg treden. In het uiterste geval kan een Partij de Overeenkomst laten beëindigen.

### **14.5 Vergoeding gemaakte kosten ten gevolge van beëindiging**

Bij beëindiging van de overeenkomst maken Partijen met elkaar afspraken over de vergoeding van de kosten die vanaf het afsluiten van de eerste Uitvoeringsovereenkomst zijn gemaakt.

### **14.6 Afstand Ontbinding**

Partij doen afstand van hun recht deze Overeenkomst te ontbinden.



## **15 Inwerkingtreding en duur van de overeenkomst**

### **15.1 Inwerkingtreding**

De Overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van ondertekening door beide Partijen.

### **15.2 Beëindiging Samenwerkingsovereenkomst**

Met de inwerkingtreding van deze Overeenkomst eindigt de tussen Partijen gesloten Samenwerkingsovereenkomst. Partijen verklaren ter zake van die overeenkomst niets meer van elkaar te vorderen te hebben.

### **15.3 Beëindiging deze Overeenkomst**

De Overeenkomst eindigt, naast de mogelijkheid van tussentijdse beëindiging als bedoeld in Hoofdstuk 14, bij de start van de exploitatiefase, mits Partijen hebben vastgesteld dat zij aan de verplichtingen uit deze Overeenkomst hebben voldaan, dan wel vervangende afspraken hebben gemaakt.

### **15.4 Voortdurende verplichtingen**

Verplichtingen welke naar hun aard bestemd zijn om na beëindiging of na de looptijd van de Overeenkomst voort te duren, blijven bestaan. Tot deze verplichtingen behoren onder meer: verplichtingen met betrekking tot de overdracht van projectdelen, beheer, schadevergoeding en de geschillenbeslechting.

### **15.5 Aanhaling van deze Overeenkomst**

Deze Overeenkomst kan worden aangehaald als (de) Bestuursovereenkomst Uithoflijn (BO Uithoflijn).



## **16 Rechtskeuze en geschillenregeling**

### **16.1 Rechtskeuze**

Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

### **16.2 Mededeling**

Een partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere partij mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil en een aanduiding van de mogelijke oplossing daarvan.

### **16.3 Overleg**

Partijen treden in geval van een geschil met elkaar in overleg binnen een maand na ontvangst van de mededeling van de partij zoals bedoeld in artikel 2 van dit hoofdstuk. In spoedeisende gevallen dient dit overleg binnen één week plaats te vinden of zoveel eerder als nodig in verband met die spoedeisendheid.

### **16.4 Mediation of arbitrage**

Indien het overleg niet binnen twee maanden tot overeenstemming heeft geleid, kunnen Partijen het Projectcommissariaat, een arbiter of een mediator inschakelen ter beslechting van het geschil.

### **16.5 Inschakeling rechterlijke macht**

Partijen kunnen ervoor kiezen om na het overleg als bedoeld in artikel 3 van dit artikel of in spoedeisende gevallen het geschil voor te leggen aan de bevoegde rechter te Utrecht.

### **16.6 Kosten**

Elke partij draagt de eigen kosten, voortvloeiende uit procedures genoemd in dit hoofdstuk. De kosten van de mediator of arbiter zullen door Partijen worden gedeeld.



## 17 Bijlagen

De volgende bijlagen maken integraal onderdeel uit van deze Overeenkomst. In het geval van strijdigheid tussen deze Overeenkomst en een bijlage prevaleert deze Overeenkomst.

Bijlage 1: Voorontwerp+ versie 1.0 d.d. februari 2012

Bijlage 2: Beschrijving verdeling Onderbouw, Bovenbouw en Omgeving


Bijlage 3: Tracé met aanduiding tracédelen

Bijlage 4: Integrale Planning versie 3.0

Bijlage 5: Sturingsmodel Uithoflijn

Bijlage 6: Integraal VeiligheidsPlan versie 1.0

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend op 20 juni 2012 te Utrecht,



A.J. Gerritsen  
Portefeuillehouder BRU



F. Lintmeijer  
Wethouder gemeente Utrecht

# Uithoflijn

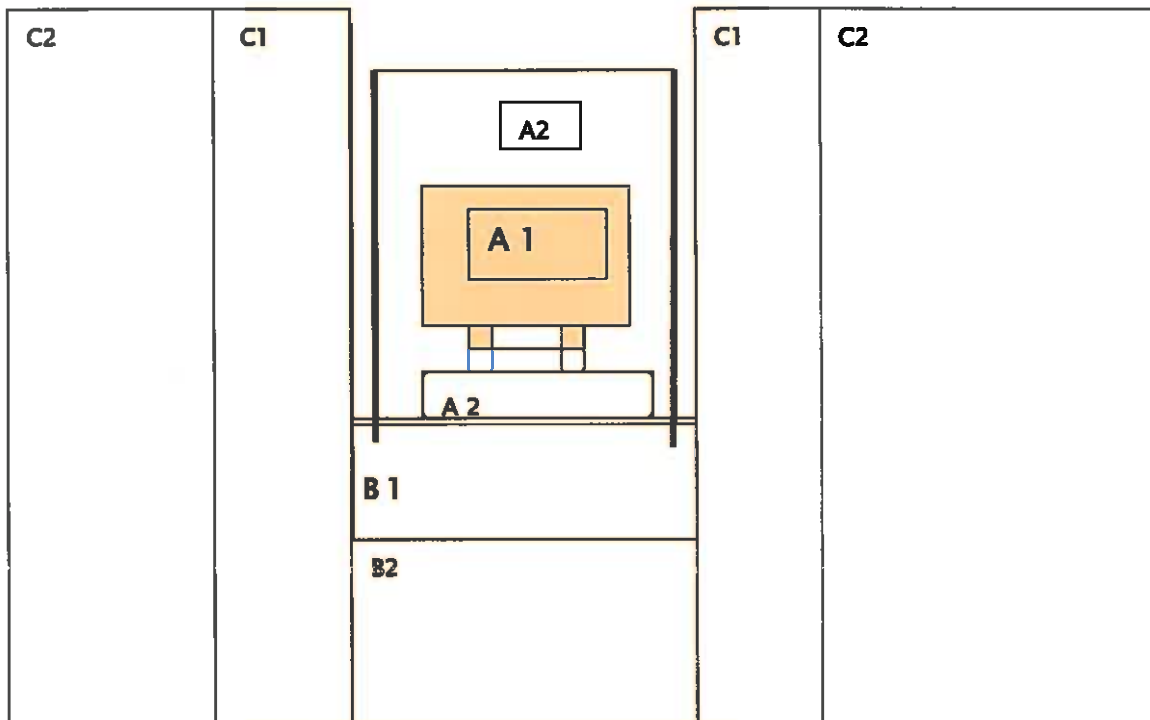


Stationsgebied - P+R De Uithof

## Voorontwerp+

Versie 1.0 februari 2012

## Bijlage 2 bij Bestuursovereenkomst Uithoflijn



A = Tramsysteem

A 1 = tram (oranje)

A2 = rails + ballast/betonbed + bovenbouw + veiligheid + haltes

B = de onderbouw (vertrambare busbaan zonder asfalt) + Conditionering onder de baan.

B1 = de onderbaan

B2 is conditionering van de onderbaan.

C = Omgeving

C1: direct aansluitend, buiten de trambaan

C2: verder weggelegen voorwaardelijk voor inpassing

**A1:**

Tramexploitatie

Aanschaf trams

**A2:**

Aanleg bovenbouw= ballastbed of beton, tramrails, palen en lijnen

Veiligheid (tramveiligheid, verkeersveiligheid, Veiligheidshekken e.d. bij de baan)

Proefrijden

Aanleg perrons/haltes

**B1**

Onderbaan aanleggen waarop ballastbed of beton onder (embedded) rails kan worden aangebracht.

Onderbaan opstelsporen, keersporen.

**B2**

Conditioneren onderbouw. (verticaal onder de baan tot maximaal een meter buiten de onderbaan)

Duikers en kunstwerken onder de baan aanbrengen

*Kabels verleggen, Lantaarnpalen verplaatsen, riolering, afwatering wijzigen etc.etc. om ruimte te maken voor de trambaan (sloop = conditioneren...)*

**C1**

Wegen naast de trambaan aanleggen

Riolering op nieuwe locatie buiten de baan aanleggen.

Lantaarnpalen op de nieuwe locatie aanleggen

*Aanleg kruisingen met overig verkeer*

*Verleggen kabels en leidingen (weghalen onder trambaan, aanleggen op nieuwe locatie)*

**C2**

Verder weggelegen herinrichting als gevolg van komst tram.

Inrichting Pelikaanstraat

Aanleg busbaan Kruisvaartkwartier

Inrichting éénrichtingverkeer ledig erf.

Parkeergarage en commerciële ruimte afbouwen en in gebruik nemen

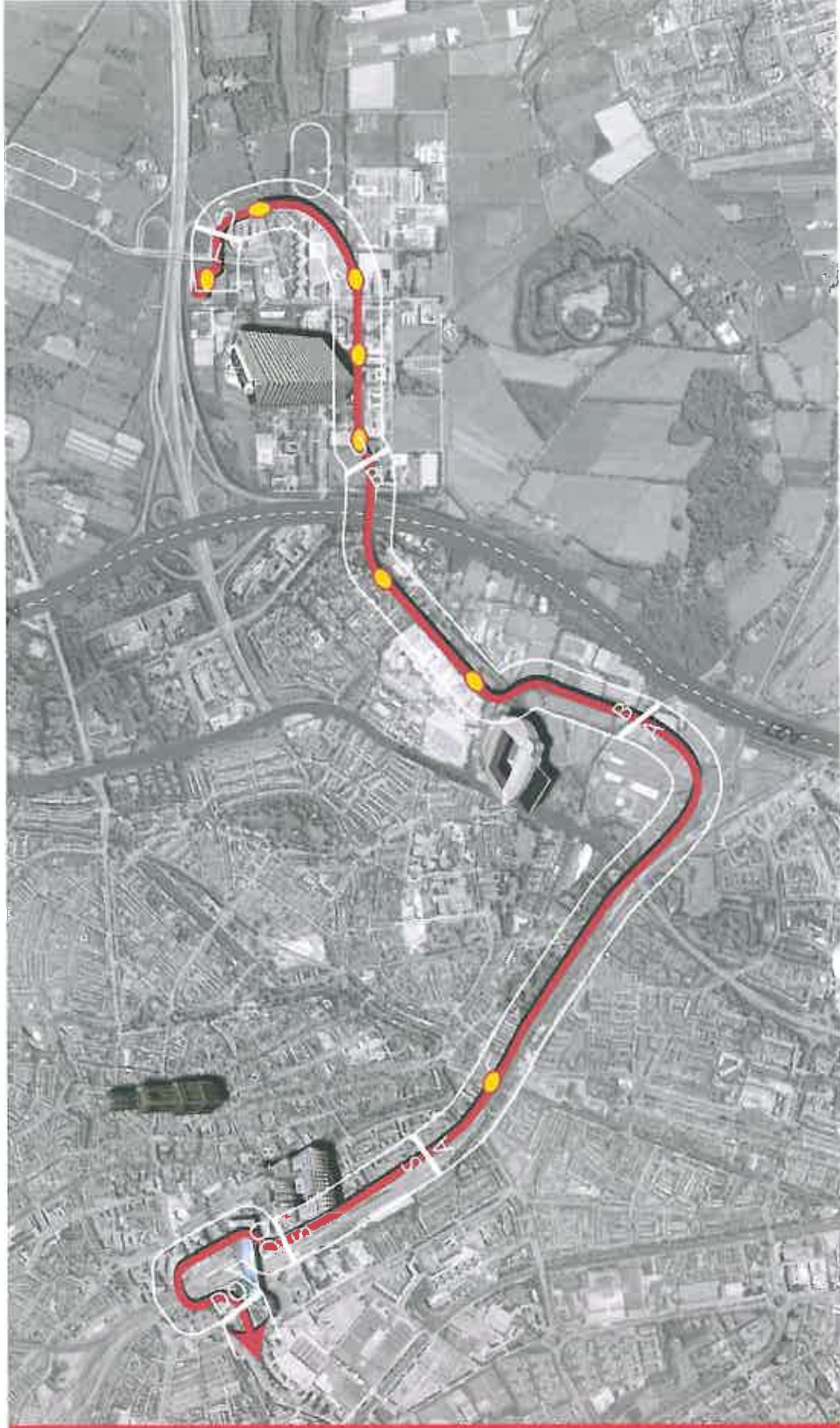
**Niet in te delen:**

Verbouwing remise.

Tramgeschikt maken P + R



Tracé en tracédelen Uithooflijn



# Integrale planning Uithoflijn -hoofdpijnen-

**Datum:** 15-3-2012  
**Versie:** 3.0



**Opdrachtgever:**  
**Projectdirecteur:**  
**Projectmanager:**  
**Opgesteld door:**

Projectorganisatie Uithoflijn  
J.P. de Lannoy  
B. Coenen  
J. van Diemen

**Stand per peildatum: 15-3-2012**

# **Inhoudsopgave**

## **Inleiding**

## **Tracedelen**

## **Hoofdlijnenplanning**

- A. Baan
- B. Aanschaf materieel
- C. Proefbedrijf
- D. Start exploitatie Uithoflijn

## **Raakvlakprojecten**

1. Busbaan Kruisvaart
2. Uitbreiding Remise Nieuwegein
3. Voorbereiden exploitatie

## **Bestuurlijke besluitmomenten**

## Inleiding

De projectorganisatie Uithoflijn heeft de uitvoeringsfase van de Uithoflijn opgedeeld in vier uitvoeringsonderdelen;

- onderbaan
- materieel
- proefbedrijf en
- raakvlakprojecten.

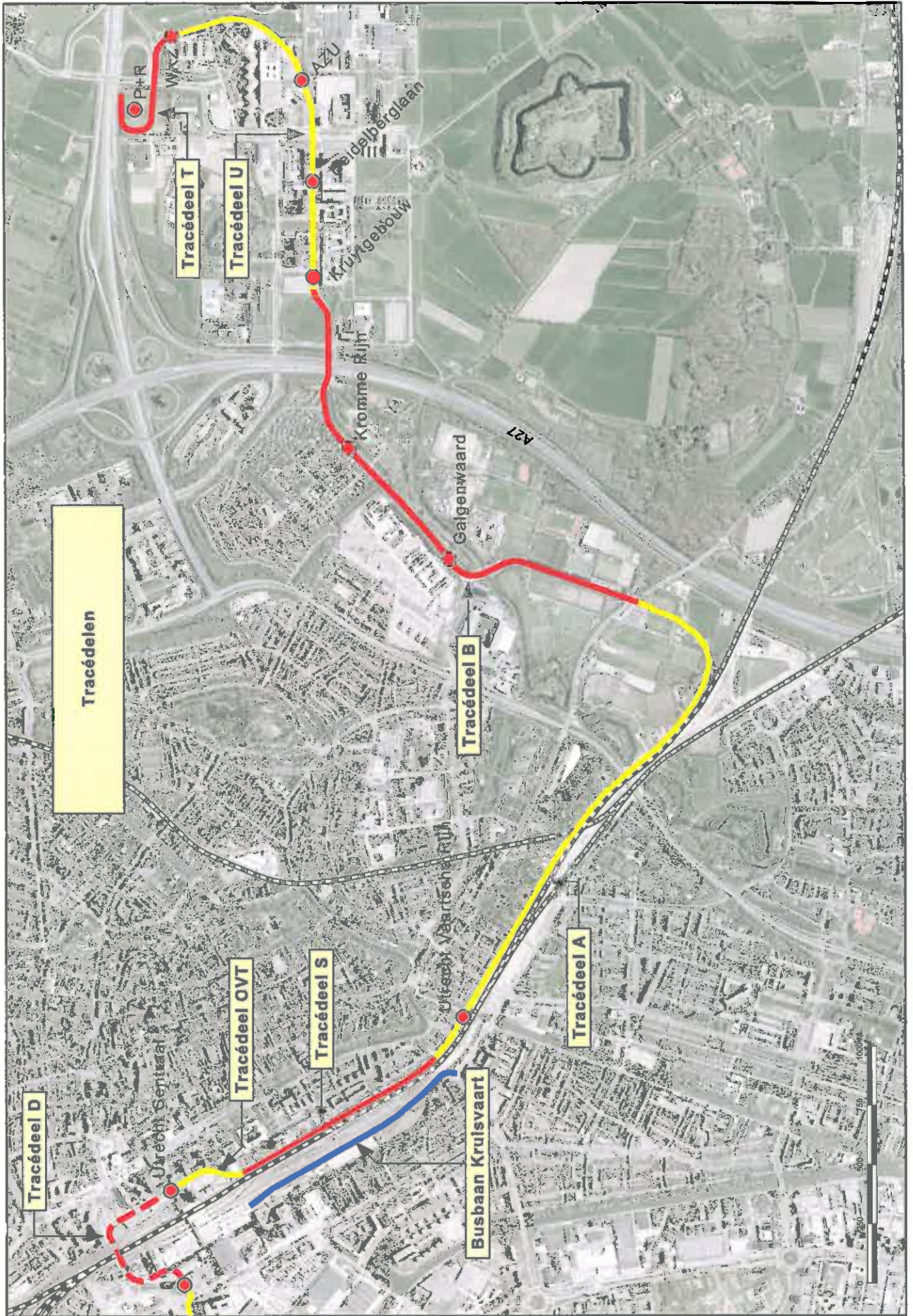
De planning van de afzonderlijke uitvoeringsonderdelen is samengevoegd in deze integrale planning. Na het lezen van deze toelichting en planning heeft u een beeld van;

- de tijd die nodig is om de uitvoeringsonderdelen te realiseren,
- wanneer een bepaald onderdeel uitgevoerd wordt en
- wanneer een werkend tramsysteem gerealiseerd is.

Daarnaast worden de belangrijkste besluitmomenten, zoals de aanbesteding van de bovenbouw of het materieel, aangegeven. Deze momenten worden in een aparte planning aangegeven. De belangrijkste raakvlakprojecten die door de BRU of gemeente worden uitgevoerd zijn ook in deze planning opgenomen, zodat een integraal beeld van het project ontstaat.

De voorliggende planning is op hoofdlijnen en is een samenvatting van de detailplanning (Detailplanning 15-3-2012 – versie 2.1). De detailplanning gaat in op alle onderdelen en stappen van het project, zoals de vergunningen, de uitvoering en alle bestemmingsplan procedures.





## Hoofdlijnenplanning

De uitwerking van het uitvoeringsbesluit heeft de integrale planning niet veranderd ten opzichte van de integrale planning bij het projectbesluit. De start van de exploitatie is op begin **2018** blijven staan.

De afgelopen periode is onderzocht of de levering van het materieel sneller kan. Uit overleggen met vervoersbedrijven in Nederland blijkt dat de huidige planning realistisch is. Op dit moment lijkt er dan ook geen versnelling mogelijk.

Versnelling in de realisatie van de trambaan wordt ook niet verwacht. De trambaan moet begin 2017 aangelegd zijn voor het gehele tracé (ABUT). Dat zou geen probleem moeten zijn. Voor de uitvoering van deze tracédelen is een ruime uitvoeringsperiode gereserveerd. Echter, een marktconsultatie over hoe lang de uitvoeringsperiode werkelijk moet zijn heeft niet plaatsgevonden. Op dit moment is het daarom verstandig om aan deze periode vast te houden. De start van de aanleg van de bovenbouw staat nog steeds in voorjaar 2014. Het ontwerpproces van de bovenbouw gaat na het vaststellen van het VO+ verder, zodat medio 2013 gestart kan worden met de aanbesteding. In het voorjaar van 2014, als de onderbaan van tracédelen A en B worden opgeleverd, wordt er gestart met de aanleg van de bovenbouw.

Voor het stationsgebied geldt een ander verhaal. De POS is namelijk verantwoordelijk voor het ontwerp en de realisatie van de onderbaan van de Uithoflijn. Dit doen zij in combinatie met hun projecten. Uit de APS planning van maart 2012 blijkt dat een aantal van deze projecten later gereed is dan eerst verwacht. Voor de meeste projecten is dat nog geen probleem. Ondanks de vertraging kan de bovenbouw voor 2017 gereed zijn. De Bib++ is echter een ander verhaal. Voor de aanleg van de onderbaan en bovenbouw is een periode gereserveerd die doorloopt tot medio 2017. Het is nu nog niet duidelijk wanneer in die periode de aanleg zal plaatsvinden, maar als dat op het eind is, dan kan het testbedrijf niet plaatsvinden op dat gedeelte van het traject. Op zich zijn daar

praktische oplossingen voor, maar gewenst is deze situatie niet. Toch zijn wij van mening dat de start exploitatie hierdoor niet beïnvloed wordt. Wij zien voldoende mogelijkheden om dit probleem te beheersen.

De trambaan is begin 2017 gereed voor de testfase. In deze fase wordt de bovenbouw getest. Dit wordt met een proeftram gedaan of al met het definitieve materieel. In deze periode wordt de constructie, de stroomvoorziening, de seilen getest. Aansluitend op de testfase, start het proefbedrijf. In deze fase wordt de dienstregeling getest en vindt de opleiding van de bestuurders plaats. Het gehele tracé en al het materieel moet dan beschikbaar zijn. Volgens de planning gaat dat goed.

De busbaan Kruisvaart moet voordat er in het stationsgebied begonnen wordt met de bovenbouw aangelegd zijn. Tijdens de realisatie van de bovenbouw moet de oostzijde van het station namelijk zoveel mogelijk vrij van bussen zijn. In ieder geval kan er niet over de Adama van Scheltemabaan gereden worden tijdens de realisatie van de bovenbouw. De planning van de busbaan Kruisvaart is daarom als raakvlakproject opgenomen in de integrale planning.

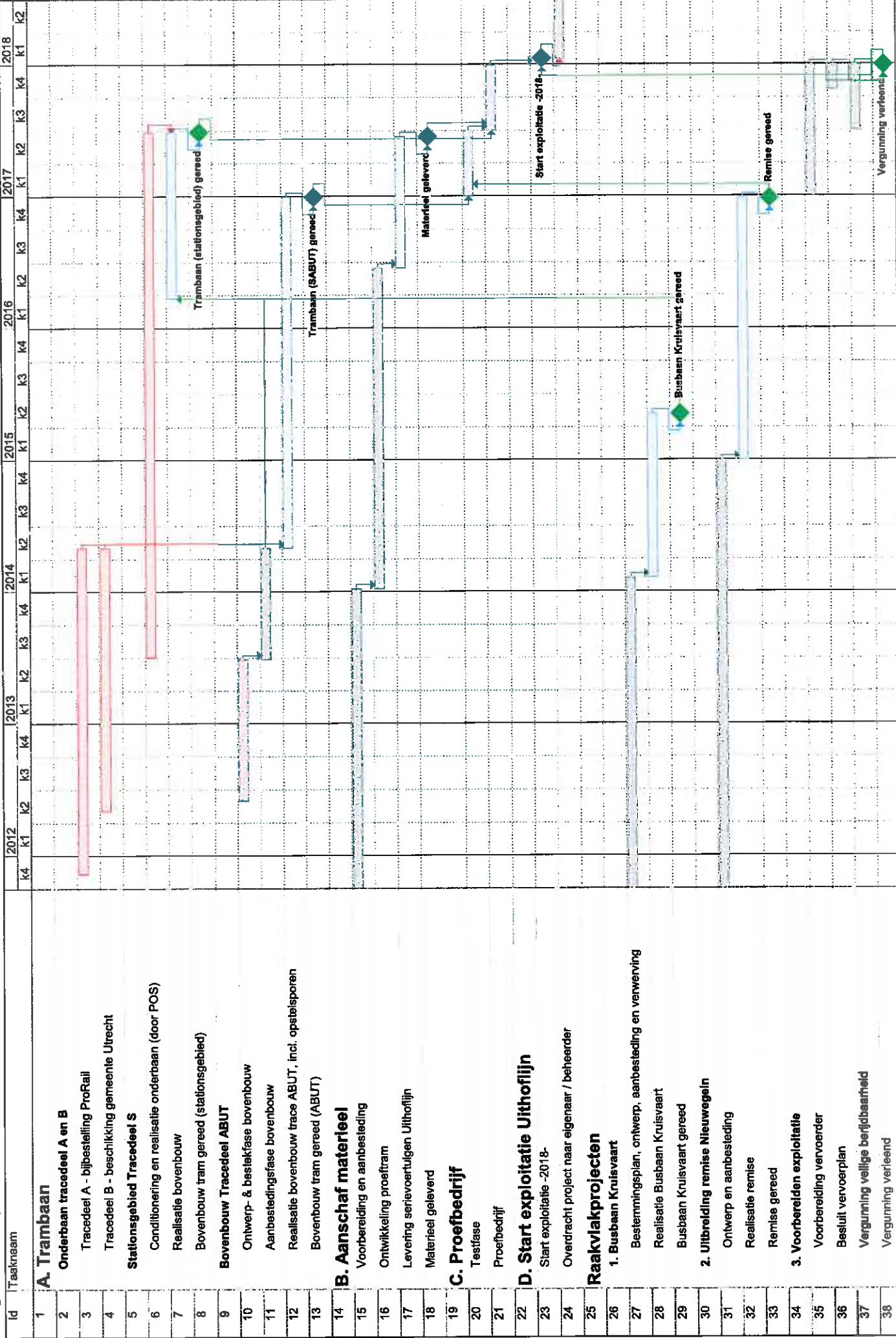
Een ander opgenomen raakvlakproject is de uitbreiding van de remise in Nieuwegein. Zodra de testfase start moet er ruimte en mogelijkheid tot onderhoud zijn in de remise voor het (nieuwe) materieel. De uitbreiding is gelijk klaar met de levering van de eerste tramstellen.



**Integrale Ho. -lijnenplanning**

**Uithoflijn**

Datum 3-2012





## **Bestuurlijke besluit momenten**

Er dienen verschillende besluiten genomen te worden voordat de exploitatie van de Uithoflijn kan starten.

### *Bestemmingsplannen*

Het grootste deel van het tracé heeft de bestemming tram. Op een paar tracedelen moet de bestemming nog aangepast te worden. In het stationsgebied gaat het om de Adama van Scheltemabaan. Deze bestemmingswijziging wordt waarschijnlijk meegenomen met de Rabobrug. Het bestemmingsplan bij het Smakelaarsveld moet ook aangepast worden. Dit wordt door de POS meegenomen met het bestemmingsplan voor de Bib+++. Als laatste in het stationsgebied past de Uithoflijn niet in het bestemmingsplan tussen de Leidscheveertunnel en de koppeling met de SUNIJ. Ook dit tracedeel wordt door de POS bestemd.

In het bestemmingsplan Uithof is de tram als wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Het college moet dit wijzigingsbesluit nemen. Het opstel terrein achter de P+R Uithof past niet in het huidige bestemmingsplan. Om het opstel terrein mogelijk te maken moet er een bestemmingsplan procedure doorlopen worden.

### *Gunning onderbaan en bovenbouw*

De onderbaan van tracedeel B moet nog gegund worden. De gemeente Utrecht heeft een beschikking om de onderbaan van tracedeel B aan te leggen. De onderbaan in het stationsgebied wordt door de POS aangelegd.

De bovenbouw is opgedeeld in meerdere bestekken. Het ene onderdeel van de bovenbouw leent zich voor een traditionele aanbesteding, terwijl een design en construct aanbesteding weer beter bij een ander onderdeel past. In het uitvoer-

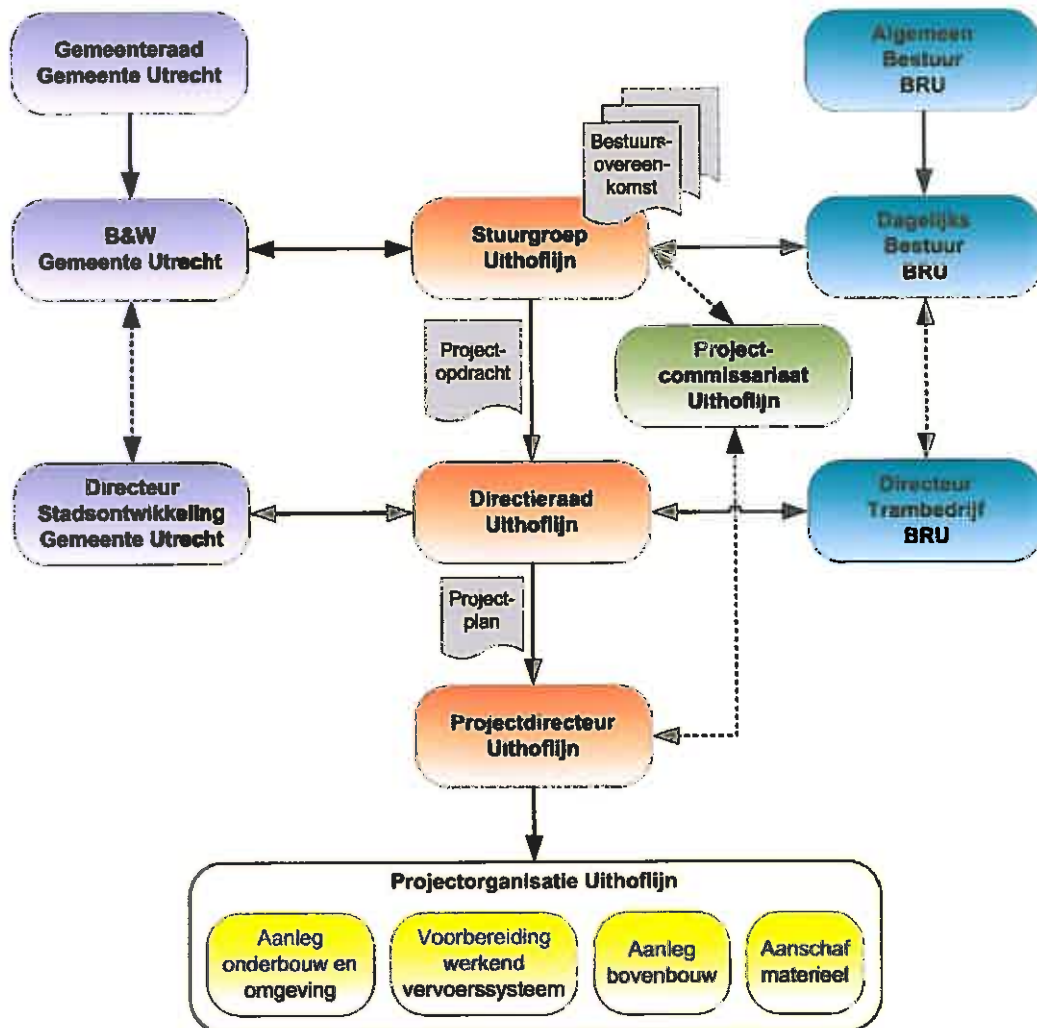
ringsbesluit staat de aanbesteding van de bovenbouw als bevoegdheid van de BRU.

### *Materieel*

Het materieel wordt door de BRU gegund. De voorbereidingen daarvoor worden opgestart.



Organisatiemodel Uithoflijn 'Samen sturen'



# Integraal Veiligheidsplan Uithoflijn

21 maart 2012

Handwritten signature and initials in blue ink, located in the bottom right corner of the page.

---

## Colofon

<b>Datum:</b>	21 maart 2012		
<b>Status:</b>	definitief		
<b>Referentie:</b>	2012-02269		
<b>Versie:</b>	1.0		
	<i>Naam</i>	<i>Datum</i>	<i>Handtekening</i>
<b>Opgesteld:</b>	Marten Brascamp	21 maart 2012	
<b>Goedgekeurd:</b>	Jean Philippe de Lannoy	21.03.2012	
<b>Geautoriseerd:</b>			

## Documenthistorie

<b>Versie</b>	<b>Datum</b>	<b>Omschrijving</b>
0.1	7 september 2011	Nieuw document.
0.2/3/3a	14 september 2011	Versies voor interne review
0.4	15 maart 2012	Versie voor externe review
1.0	21 maart 2012	Definitief

---

## Inhoudsopgave

<b>VOORWOORD .....</b>	<b>4</b>
<b>1. INTRODUCTIE .....</b>	<b>5</b>
<b>2. OPBOUW VAN DIT DOCUMENT .....</b>	<b>6</b>
<b>3. UITGANGSPUNTEN .....</b>	<b>8</b>
3.1 SCOPE .....	8
3.2 BEOOGDE PRESTATIES .....	9
3.3 UITGANGSSITUATIE .....	10
3.4 BETROKKEN PARTIJEN EN HUN BIJDRAGEN .....	10
<b>4. VEILIGHEIDSAMBITIES .....</b>	<b>12</b>
<b>5. ORGANISATIE EN BORGING .....</b>	<b>13</b>
<b>6. REFERENTIES .....</b>	<b>14</b>
<b>BIJLAGE: PROCES- EN PRODUCTPLAN .....</b>	<b>15</b>

---

# Voorwoord

Dit Integraal Veiligheidsplan (IVP) zal onderdeel uitmaken van het Projectplan Uithoflijn [3] en wordt als bijlage opgenomen in het Uitvoeringsbesluit (april 2012) [4]<sup>1</sup>.

Met de vaststelling van dit IVP komt het Integraal Veiligheidsplan, versie 1.0 van 16 maart 2009 te vervallen.

---

<sup>1</sup> Er is een afzonderlijk Integraal Veiligheidsplan vastgesteld voor het gelieerde project Verlengde Graadt van Roggenweg

---

# 1. Introductie

Dit Integraal Veiligheidsplan (IVP) betreft de veiligheid van het project Uithoflijn en richt zich op het bereiken en borgen van de veiligheid tijdens de bouw en de daarop volgende exploitatiefase.

Het beschrijft de inrichting van het veiligheidsmanagement binnen het project en is een overkoepelend plan voor:

- Alle veiligheidsonderwerpen in verband met het project: arbeidsveiligheid, spoorwegveiligheid, verkeersveiligheid, overheidshulpverlening, enz.;
- Alle projectfasen: ontwerp, voorbereiding, realisatie en exploitatie;
- Alle betrokkenen, zowel binnen als buiten het project.

Het plan bevat de uitgangspunten en ambities van het project en de product- en procesafspraken tussen de betrokken deelnemers in het project (gemeente, BRU, aannemers enz.) en met externe partijen, zoals ILT, BRU assetmanagement en beheerders openbare ruimte.

Daarmee is het de basis voor de integrale sturing op veiligheid voor alle partijen en biedt het de handvatten voor eventuele escalaties en de keuzes die daarbij kunnen worden gemaakt.

Het is opgesteld in samenwerking met alle relevante betrokken partijen.

Het plan is gebaseerd op het kader 'Veiligheid in (ver)bouwprojecten van BRU' [13] en vormt voor alle betrokkenen de zekerheid dat alle veiligheidsonderwerpen op tijd en op een afgewogen manier aan de orde komen. Het plan moet verzekeren dat:

- In het project niets wordt vergeten;
- De belangen van de diverse partijen (zoals gemeente Utrecht met als een van de onderdelen daarvan het Project Ontwikkeling Stationsgebied, reizigersorganisaties, omwonenden en BRU) goed aan de orde komen;
- De veiligheidsrollen van de diverse betrokkenen bij iedereen duidelijk zijn;
- De uitvoering van het werk vergunbaar is en geen ongewenste verrassingen zal opleveren;
- Uiteindelijk een goed werkend systeem ontstaat, waarin alle uitvoerende partijen (zoals de wegbeheerder, railinfrabeheerder, verkeersleiding, vervoerder en overheidshulpdiensten) hun werk kunnen verrichten;
- De veiligheidsprestaties van de lijn en de keuzes die onderweg zijn gemaakt, (achteraf) zijn te verantwoorden.



---

## 2. Opbouw van dit document

Dit IVP bestaat uit vier onderdelen:

- Uitgangspunten;
- Veiligheidsambities;
- Organisatie;
- Proces- en productafspraken.

### *Uitgangspunten*

Hoofdstuk 3 beschrijft:

- De scope van de Uithoflijn: de fysieke grenzen en de onderdelen;
- De beoogde prestaties op het gebied van vervoer, inpassing en uitbreiding;
- De betrokken partijen en hun bijdragen tijdens de ontwikkeling, bouw en exploitatie van de lijn.

Het hoofdstuk legt de gezamenlijke uitgangspunten van alle betrokken partijen vast. Ze dienen voor integrale sturing gedurende het gehele project. De prestatie-eisen van de lijn vormen samen met de ambities ten aanzien van veiligheid (zie onder) de handvatten voor eventuele escalaties en de keuzes die daarbij kunnen worden gemaakt.

### *Ambities*

Hoofdstuk 4 beschrijft de veiligheidsambities van project.

### *In- en externe organisatie*

Hoofdstuk 5 beschrijft:

- Hoe het project is georganiseerd;
- De totstandkoming, het beheer en het wijzigen van dit Integraal Veiligheidsplan;
- De integrale borging van kwaliteit en veiligheid.

### *Proces- en productafspraken*

De bijlage bij dit IVP bevat de proces- en productafspraken tussen de betrokken partijen. Het betreft concrete afspraken over de diverse veiligheidsactiviteiten die worden uitgevoerd, de documenten (specificaties, nadere plannen, bewijsdocumenten, etc.) die gedurende de verschillende fasen van het project zullen worden gemaakt en over de rollen die de partijen daarbij zullen spelen.

Het dient om de verwachtingen tussen de betrokken partijen over en weer overzichtelijk vast te leggen.

Het proces- en productplan bevat de afspraken over de volgende veiligheidsonderwerpen<sup>2</sup>:

- Integrale veiligheid: alle veiligheidsaspecten in samenhang beschouwd;
- Arbeidsveiligheid: specifieke aspecten in verband met het arbeidsomstandighedenbesluit;

---

<sup>2</sup> De onderscheiden thema's zijn gebaseerd op het kader "Veiligheid in (ver)bouwprojecten van BRU" [13].

- 
- Spoorwegveiligheid: specifieke aspecten in verband met de komende Wet Lokaalspoor;
  - Veilige omgeving en afhandeling van calamiteiten: specifieke aspecten in verband met de omgevingsvergunning.

Het bevat voor alle veiligheidsonderwerpen een transparant overzicht van:

- De geplande activiteiten en (tussen)documenten per projectfase;
- De rolverdeling van de betrokken organisaties.

## 3. Uitgangspunten

Dit hoofdstuk beschrijft de scope van de Uithoflijn, de beoogde prestaties en de bijdragen die de verschillende partijen aan de totstandkoming en de exploitatie van de lijn leveren.

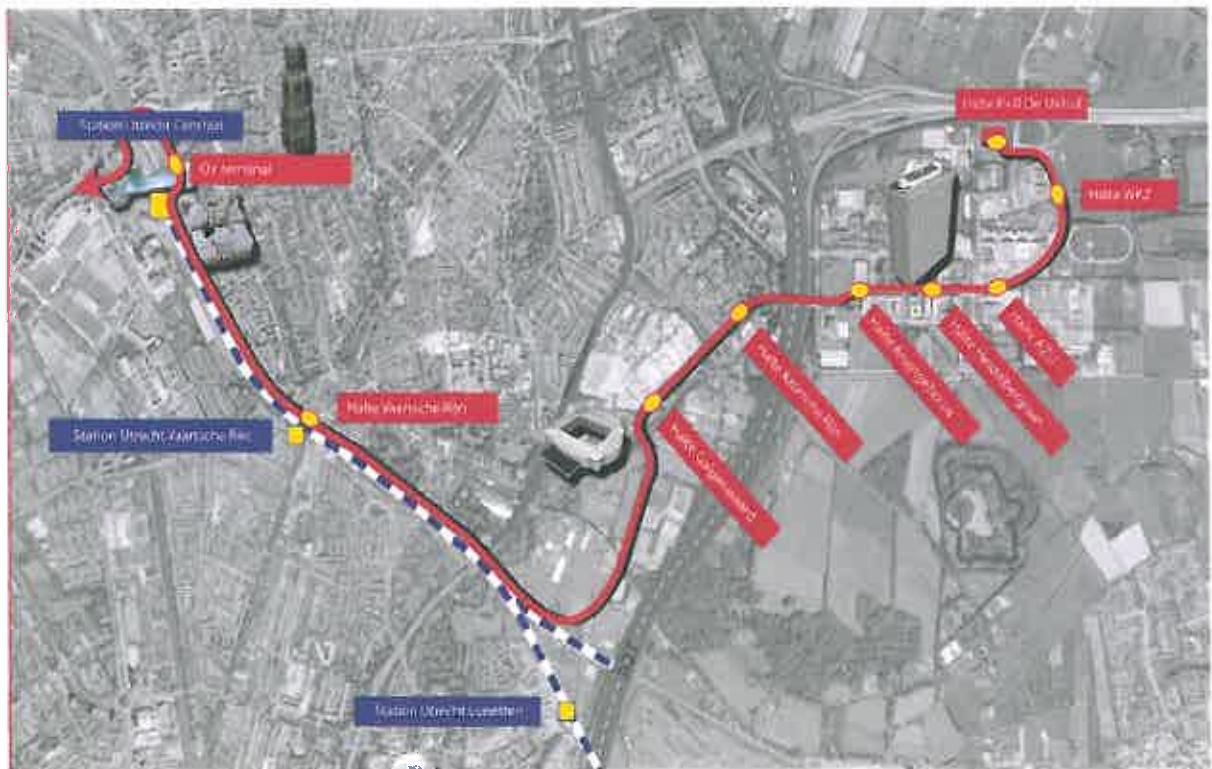
Het is de gemeenschappelijke basis voor het werk van alle betrokken partijen en hun onderlinge raakvlakken.

### 3.1 Scope

Deze paragraaf geeft een overzicht van de inhoud en de grenzen van de Uithoflijn.

#### *Fysieke grenzen*

Het tracé loopt vanaf de halte aan de Verlengde Graadt van Roggenweg over de Adama van Scheltemabaan, parallel langs het spoor, via de Laan van Maarschalkerweerd, Weg tot de Wetenschap en Heidelberglaan naar P+R De Uithof en eindigt bij de opstelsporen achter de P+R De Uithof. Er komen 9 haltes, zoals in figuur 1 aangegeven.



**Figuur 1** Tracé Uithoflijn

De fysieke begrenzing is weergegeven op de tekeningen met de projectgrenzen [8].

---

### *Onderdelen*

De ontwikkeling van de Uithoflijn heeft betrekking op de realisatie van een werkend tramsysteem, bestaande uit:

#### *Binnen de scope:*

- Conditionerende maatregelen;
- Herinrichting van de omgeving t.b.v. functievrij maken van tracé trambaan;
- Aanleg van de onder- en bovenbouw: trambaan, energievoorziening, beveiliging, voorzieningen voor verkeersleiding;
- Aanleg kruisingen met wegverkeer incl. verkeersregelininstallaties;
- Aanleg en inrichten haltes;
- Koppeling aan de SUNIJ-lijn
- Aanschaf materieel
- Test en proefbedrijf
- Opstelsporen;
- Voorbereiding dienstregeling;

#### *Direct gerelateerde projecten:*

- Uitbreiding Remise (BRU);
- Tijdelijke eindhalte Verlenging Graadt van Roggenweg.

De onderdelen van de scope zijn in detail beschreven in [9].

## **3.2 Beoogde prestaties**

Deze paragraaf geeft een overzicht van de beoogde prestaties op het gebied van vervoer, inpassing en uitbreiding [7].

### *Vervoersprestatie*

De beoogde vervoersprestatie van de Uithoflijn luidt:

- Aantal ritten: 16-20\* ritten per uur per richting;
- Reistijd: ca. 17 minuten;
- Reizigersaantallen in 2020: 41.000 per etmaal in twee richtingen, 5.400 in de ochtendspits (drukste uur en richting); 3% groei per jaar in de periode daarna.

\* Maximale frequentie voor absolute prioriteit voor de tram op de drukte kruisingen met het wegverkeer

### *Inpassing*

De Uithoflijn moet qua inpassing voldoen aan:

- Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte zoals uitgewerkt in het VO+ [9]
- Algemene wet- en regelgeving;
- De verkeerslichtenfilosofie van de gemeente Utrecht en de voor de Uithoflijn vastgestelde verkeersregelstrategie voor de prioritering bij wegkruisingen.

### *Uitbreiding*

De Uithoflijn moet de latere uitbreiding van het tramnetwerk niet onmogelijk maken, zoals is aangegeven in de visie voor het regionaal tramnetwerk en in de studies naar en besluiten over de inpassing van het tramnetwerk in het Stationsgebied.

### 3.3 Uitgangssituatie

De Uithoflijn wordt ontwikkeld op basis van het VO+ [9].

### 3.4 Betrokken partijen en hun bijdragen

Figuur 2 geeft een overzicht van de betrokken partijen en hun bijdragen in de verschillende fasen van het project.

Partij	Bijdrage tijdens:	
	Ontwerp- en realisatiefase	Exploitatiefase
BRU	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opdrachtgever project;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beheer en onderhoud van onderbouw, kunstwerken, railinfrastructuur, haltes, materieel en telematica (excl. verkeersregeling met wegverkeer);</li> </ul>
Projectorganisatie Uithoflijn (BRU/Gemeente)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opstellen DO;</li> <li>- Uitvoering bovenbouwcontracten*;</li> <li>- Uitvoering onderbouw;</li> <li>- Aanpassingen weginfrastructuur</li> <li>- Bewaken planologische procedures,</li> <li>- Verkeersregeling met wegverkeer</li> <li>- Aansluiting SUNIJ-lijn;</li> <li>- Aanschaf materieel;</li> <li>- Aanpassingen remise;</li> <li>- Ontwikkelen dienstregeling;</li> <li>- Ontwikkelen beheer- en onderhoudsplan;</li> <li>- Testbedrijf;</li> <li>- Proefbedrijf;</li> </ul>	
Gemeente Utrecht	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitvoering grondverwerving</li> <li>- Bevoegd gezag voor bestemmingsplannen, vergunningen;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beheer en onderhoud van verkeersregelinstallaties;</li> </ul>
Vervoerder	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bijdragen aan het proefbedrijf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vervoer en verkeersleiding;</li> <li>- Incidentmanagement Tram;</li> </ul>
Veiligheidsregio	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overheidshulpverlening</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overheidshulpverlening;</li> </ul>
Projectorganisatie Stationsgebied/ProRail OVT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realiseren onderbaan in Stationsgebied;</li> <li>- Realiseren bus- en tramterminal in Stationsgebied</li> </ul>	
ProRail VleuGel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Namens gemeente Utrecht</li> </ul>	

	opdrachtgever voor de realisatie van de onderbaan parallel aan het spoor (tussen AvS-baan en Koningsweg) en halte Vaartsche Rijn	
OOT P+R De Uithof	- Namens de gemeente opdrachtgever voor de realisatie van de onderbaan tussen halte WKZ en de opstelsporen.	

\* Railinfrastructuur, energievoorziening, haltes, telematica, excl. verkeersregeling met wegverkeer

**Figuur 2** Partijen en hun bijdragen

---

## 4. Veiligheidsambities

Dit hoofdstuk beschrijft de veiligheidsambities zoals die gelden voor totale projectscope (zowel tijdens de bouw- als de exploitatiefase).

### *Projectambities*

Het project Uithoflijn heeft de ambitie - met behoud van de eigen verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen - een tramlijn te ontwikkelen op basis van het Integraal Programma van Eisen Tramsysteem Regio Utrecht (IPvE) [10].

De belangrijkste veiligheidskenmerken van het IPvE zijn:

- Bij uitbreiding van het tramsysteem: ten minste handhaving van het niveau van verkeersveiligheid binnen de Regio Utrecht;
- Veiligheidsrisico's 'as low as reasonably practicable';
- Toepassing van baanconcepten met minimumeisen wat betreft veiligheidskenmerken en oplossingen.

Voor wat betreft de arbeidsveiligheid tijdens de bouw, is de doelstelling 'nul' arbeidsongevallen met verzuim.

### *Toepasselijke wet- en regelgeving*

De Nederlandse wet- en regelgeving en de verordeningen van de provincie en gemeente Utrecht zijn van toepassing.

Wat betreft de spoorwegveiligheid wordt geacteerd volgens de toekomstige Wet Lokaalspoor, conform afspraken daarover tussen BRU en de Inspectie Leefomgeving en Transport [11].

Met betrekking tot openbare hulpverlening zullen zo goed mogelijk de protocollen en werkprocessen worden gefaciliteerd die brandweer, geneeskundige hulpverlening en politie hebben ontwikkeld uit de wet- en regelgeving die specifiek op hen van toepassing is.

### *Eerdere afspraken met derden*

Veiligheidsafspraken die het project in de periode voorafgaand aan het Uitvoeringsbesluit met derden heeft gemaakt zullen worden gerespecteerd<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Movares heeft in 2009 een studie uitgevoerd naar voorzieningen van hulpverlening en zelfredzaamheid (ref. RL-CO-RAMS- v1.0, 18 maart 2009). In dat verband is overleg gevoerd met de Veiligheidsregio Utrecht (VRU). De uitkomsten van de studie zullen in het licht van het Integraal Programma van Eisen van BRU worden gezien. In overleg met de veiligheidsregio worden aansluitend afspraken gemaakt.

---

## 5. Organisatie en borging

### *Integraal Veiligheidsplan*

Het Integraal Veiligheidsplan zal onderdeel uitmaken van het Projectplan Uithoflijn [3] en is opgesteld in nauwe samenwerking met alle partijen die bij de Uithoflijn zijn betrokken. Het IVP wordt als bijlage worden opgenomen in het Uitvoeringsbesluit (april 2012) [4].

Het IVP fungeert als overkoepelend kaderstellend document. De feitelijke voortgangsbewaking van de proces- en productafspraken in het IVP vindt plaats via de reguliere processen voor de borging van het Projectplan.

Als de Projectdirecteur daartoe aanleiding ziet, dan zal het IVP worden geactualiseerd op de manier zoals dat met het Projectplan het geval is.

### *Integrale borging van kwaliteit en veiligheid*

De werkwijzen binnen het project op het gebied van kwaliteit en veiligheid vinden plaats naar analogie van het Veiligheidszorgsysteem (VZS-Tramsysteem) van BRU [6]. De realisatie van het Integraal Veiligheidsplan wordt door dat systeem geborgd.

De praktische werking van het IVP wordt periodiek beoordeeld door interne audits conform het VZS.

Met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zijn afspraken gemaakt over de aard en de inhoud van de veiligheidsproducten die gaandeweg het project worden gemaakt (zie het proces- en productplan in de bijlage bij dit IVP), hoe de verificatie en validatie van die producten plaatsvindt en welke rol ILT daarbij vervult [12]. De voortgang van het werk wordt elk kwartaal op centraal niveau tussen BRU en ILT besproken.

### *Externe organisatie*

De externe organisatie voor wat betreft de totstandkoming van de veiligheid van de Uithoflijn is beschreven in het proces- en productplan (zie bijlage). Het proces- en productplan beschrijft de rollen en verantwoordelijkheden van alle betrokken partijen gedurende het project. Over de praktische uitvoering van de werkzaamheden zullen de partijen regelmatig overleg voeren.

Eventuele escalaties lopen volgens de algemene lijnen zoals vastgelegd in de Bestuursovereenkomst en de Uitvoeringsovereenkomsten tussen BRU en de gemeente Utrecht [5] en het Projectplan Uithoflijn [3].



---

## 6. Referenties

### *Algemeen*

[1]	Samenwerkingsovereenkomst BRU-gemeente Utrecht om te komen tot een projectbesluit, oktober 2009
[2]	Samenwerkingsovereenkomst BRU- gemeente Utrecht over mogelijke vertraming van de Uithoflijn, januari 2010
[3]	Projectplan Uithoflijn <NTB>
[4]	<i>Uitvoeringsbesluit BRU, april 2012</i>
[5]	<i>Bestuursoverkomst en Uitvoeringsovereenkomsten BRU-gemeente Utrecht, april 2012 en later</i>
[6]	VZS-Tramsysteem, ZWW-KAD-2012-01619, BRU, 15 december 2010

### *Scope, rolverdeling en prestaties*

[7]	Business Case Uithoflijn, BRU, 9 mei 2011
[8]	Tracekaarten, <a href="http://www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=328368">http://www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=328368</a>
[9]	Voorlopig Ontwerp+, v1.0, februari 2012

### *Integrale veiligheid*

[10]	Integraal Programma van Eisen, ZWW-KAD-2012-00238/239, BRU, 1 maart 2011
[11]	Samenwerkingsafspraken ILT-BRU, ZWW-KAD-2012-00103, BRU, 16 februari 2011
[12]	Rol van ILT in (ver)bouwprojecten van BRU, ZWW-KAD-0102, BRU, 3 januari 2012
[13]	Veiligheid in (ver)bouwprojecten Tramsysteem Regio Utrecht, ZWW-KAD-2012-00031, BRU, 22 februari 2012

---

## Bijlage: Proces- en productplan

Deze bijlage geeft een overzicht van de proces- en productafspraken zoals die tussen de betrokken partijen zijn gemaakt.

De afspraken betreffen de veiligheidgerelateerde activiteiten die gedurende de verschillende fasen van het project zullen worden, de documenten (specificaties, nadere plannen, bewijsdocumenten, etc.) die worden gemaakt en de rollen die de verschillende partijen daarbij zullen spelen.

### RASCI-tabellen per veiligheidsonderwerp:

- **Integrale veiligheid:** alle veiligheidsaspecten in samenhang beschouwd;
- **Arbeidsveiligheid:** specifieke aspecten in verband met het Arbeidsomstandighedenbesluit;
- **Spoorwegveiligheid:** specifieke aspecten in verband de komende Wet Lokalaaspoor
- **Veilige omgeving en afhandeling van calamiteiten:** specifieke aspecten in verband met de Omgevingsvergunning.

### LEGENDA:

R	Responsible (stelt eveneens vast, tenzij anders aangegeven)
S	Supportive
C	Consulted
I	Informed
	rol beperkt tot de eigen scope

---

## **Integrale veiligheid**

Proces / Activiteit / Taak	AB-BRU / DB-BRU / Manager OV-I BRU / Functioneel beheerder BRU / Manager Beheer en Onderhoud BRU / Concessiebeheerder BRU / Safety Manager BRU / V&G-Coördinator BRU / Werkcoördinator BRU / Onderhoudsaanwerner BRU / Change Control Board BRU / Projectdirecteur (PD) / Manager Projectbeheersing (MPB) / Safety Manager (SM) / V&G-Coördinator (SM) / Omgevingsmanager project / Verificatie- en validatiefunctie project / Projectmanager (OM) / Projectmanager Aanleg Tramsysteem binnen het project / Projectmanager Materieel en omgeving (PMO) / Opdrachtnemers / V&G Coördinatoren opdrachtverleners / Controleurs Veilige Berijikbaarheid / Algemeen / Beheersders openbare ruimte / Adviseur Tijdelijke Bereikbaarheid / POS / P+R Uithof / Overig																													
	AB	DB	OV-I					Project					ON's				Gem.Utrecht			Overig			Vergunn/toezicht							
Onderwerp																														
<b>Conceptfase</b>																														
Onderzoeken en beoordelen van nieuwe mogelijkheden																														
Voorlopige systeemvereisten																														
Haalbaarheidsoplossing en beoordeling																														
Groev opzet van gebruikseisen en eisenspecificatie																														
Opstellen eerste inventarisatie van risico's en veiligheidseisen (toepasselijke in- en externe regelgeving, toepasselijke ontwerpvoorschriften, functionele en beheereisen)																														
Afspraken maken over de rol van ILT in het project																														
<b>Ontwikkelingsfase</b>																														
Contractvoorbereiding																														
Ontwerp																														
Opstellen scope en Programma van Eisen voor het ontwerp en de uitvoering (op basis van IPvE), inclusief de eisen en afspraken voor alle soorten veiligheid (tijdens de bouw en voor de eindsituatie)				S	S		S	S				R											S							
Vaststellen scope en PvE als onderdeel van het Uitvoeringsbesluit		R	S									S											R							
Opstellen Integraal Veiligheidsplan (IVP)					S		S					R											S							
Interne verificatie en validatie van het Integraal Veiligheidsplan (IVP)												S			R								S							
Onafhankelijke toetsing van het IVP								R				S																		
Vaststellen IVP als onderdeel van het Uitvoeringsbesluit		R		S								S											R							
Externe beoordeling van het IVP								S				S																		R
Aanstellen Safety Manager voor het project												R	S																	
Afstemmen met de Safety Manager van BRU gedurende het gehele project								S				R																		
IVP gedurende het project actueel houden en waar nodig detailleren							S					R		S	S	S	S						S				S			I
Inrichten configuratiemanagement en change control binnen het project												R																		
Scope- en uitvoeringswijzigingen die ingrijpen in het bestaande tramsysteem (i.v.m. uitbreiding remise, koppeling SUNIJ-lijn, samenloop van trams op de SUNIJ-lijn) voorleggen aan de Change Control Board BRU				S	S		S				S	R	S				S													
Accorderen van voorgestelde wijzigingen in het bestaande tramsysteem			R							S	I																			
Maken van de ontwerpkeuzes mede op basis van uitgevoerde risico-analyses voor veiligheid				S									A					R	S	S	S			S						



Proces / Activiteit / Taak	RASI Matrix																												
	AB	DB	OV-1	Project						ON's	Gem.Utrecht			Overig	Vergunn/toezicht														
Opstellen definitief ontwerp, gebaseerd op vastgelegde veiligheidseisen, VO+, plannen en dossiers										R	S	S	S																
Uitvoeren van veiligheidreviews			S	S				S		R	S	S	S			S	S	S											S
Vaststellen definitief ontwerp	R							S							R														
Opstellen veiligheidsbewijs (ontwerp) van deelprojecten									S	R*	R*	R*	R*																
Opstellen integraal veiligheidsbewijs (ontwerp), als onderdeel van de ontwerpverantwoording									S	R	S	S	S																
Interne verificatie en validatie van het integrale veiligheidsbewijs (ontwerp)									S	R	S																		
Onafhankelijke toetsing van het integrale veiligheidsbewijs (ontwerp)					R	S			S																				
Vaststellen van het integrale veiligheidsbewijs (ontwerp)								R																					
Externe beoordeling van het integrale veiligheidsbewijs (ontwerp)								I	S	S																			R
<b>Realisatiefase</b>																													
<i>Productie</i>																													
<i>Bouw en bouwbegeleiding</i>																													
<i>Oplevering</i>																													
Bij wijziging in het bestaande tramsysteem: de geplande wijziging van het systeem en de voorgestelde uitvoeringswijze voorleggen aan de Change Control Board			S	S	S			S	R	S			S																
Accorderen van voorgestelde wijzigingen in het bestaande tramsysteem		R						S	I																				
Realiseren van de veiligheidseisen in deelprojecten (bouw en tests)									S						R														
Toezen op realisatie van de gestelde veiligheidseisen in deelprojecten									S	R*	R*	R*	R*	S															
Bewaken aspecten van systeemintegratie, w.o. aannames en keuzes in diverse deelprojecten t.a.v. veiligheid										R/S	S	S	S																
Opstellen programma voor integraal test- en proefbedrijf (systeemveiligheid en veilige uitvoering)									S	S	S	S	R/S					C		S									
Uitvoeren van integraal testbedrijf										R	S	S	S																
Opstellen veiligheidsbewijs (as built) van deelprojecten									S						R														
Opstellen integraal veiligheidsbewijs (as built)									S	R/S	S	S	S																
Interne verificatie en validatie van het integrale veiligheidsbewijs (as built)									S	R	S																		
Onafhankelijke toetsing van het integrale veiligheidsbewijs (as built)					R	S			I	S																			
Vaststellen van het integrale veiligheidsbewijs (as built)									R																				
Externe toetsing integraal veiligheidsbewijs (as built)									S																				R



Proces / Activiteit / Taak			OV-1										Project										ON's			Gem.Utrecht			Overig			Vergunn/toezicht				
	AB	DB	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32		
Afgeven schriftelijke verklaring indienststelling spoorvoertuigen																						S													R	
Uitvoeren proefbedrijf																							R									S				
Afgeven schriftelijke verklaring aanleg Uithoflijn-infrastructuur																							S													R
Afgeven vergunning voor beheer en instandhouding												S																						R		
Operationele overdracht naar beheer onder acceptatie van de relevante documentatie							R	S	S				S									R														
Beeindigen van de opdracht			R	S								S																								
<b>Gebruiksfasen</b>	Q	Q	Q	I	Q	Q	Q	C	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	Q	
Beheer en onderhoud																																				
Uitvoeren van het VZS-Tramsysteem					R*	R*																														

LEGENDA:  
 R responsible  
 S supportive  
 C consulted  
 I informed

---

## **Arbeidsveiligheid**



Proces / Activiteit / Taak	AB-BRU DB-BRU Manager OV-I BRU Functioneel beheerder BRU Manager Beheer en Onderhoud BRU Concessiebeheerder BRU Safety Manager BRU V&G-Coördinator BRU Werkcoördinator BRU Onderhoudsaannemer BRU Change Control Board BRU Projectdirecteur (PD) Safety Manager (MPB) V&G-Coördinator (SM) Omgevingsmanager Verificatie- en validatiefunctie Projectmanager (OM) Projectmanager Aanleg Projectmanager Tramstelsel binnen het project Projectmanager Onderbouw en omgeving (PMT) Projectmanager Materieel en omgeving (PMO) Oprachtnemers V&G Coördinatoren Coördinatoren opdrachtnemers Algemeen Beheerders openbare ruimtes Adviseur Tijdelijke Bereikbaarheid POS P+R Uithof Vervoerder ProRail Waterschap Overheidsdiensten B&W Utrecht Provincie Utsrecht Arbeidsinspectie ILT																			
	AB	DB	OV-I				Project						ON's		Gem.Utrecht		Overig		Vergunn/toezicht	
Onderwerp	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
<b>Conceptfase</b>																				
Onderzoeken en beoordelen van nieuwe mogelijkheden Voorlopige systeemvereisten Haalbaarheidsoplossing en beoordeling Grove opzet van gebruikseisen en eisenspecificatie																				
Opstellen Risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E)										R										
Opstellen Eerste versie van V&G Plan Ontwerp										R										
Opstellen Eerste versie van het V&G Dossier v.w.b. de eindsituatie										R										
<b>Ontwikkelingsfase</b>																				
Contractvoorbereiding Ontwerp																				
Opstellen scope en Programma van Eisen voor het ontwerp en de uitvoering (op basis van IPvE), inclusief de eisen en afspraken voor alle soorten veiligheid (tijdens de bouw en voor de eindsituatie)			S	S		S	S			R						S				
Aanstellen V&G Coördinator Project (alle fasen)										R	S									
Gedurende de ontwikkelingsfase afstemmen met de V&G-Coördinator BRU						S					R									
(Laten) opstellen Risico inventarisatie en -evaluatie (RI&E) voor het ontwerp											R									
(Laten) opstellen V&G Plan Ontwerpfase (en waar nodig bijstellen bij ontwerpwijzigingen tijdens de uitvoering)											R									
Maken van ontwerpkeuzes, mede op grond van de RI&E												R	S	S	S					
(Laten) opstellen V&G Dossier gedurende de ontwerpfase												R								
Kennisgeven van het bouwwerk										R										I
<b>Realisatiefase</b>																				
Productie Bouw en bouwbegeleiding Oplevering																				
Opstellen programma voor integraal test- en proefbedrijf (systeemveiligheid en veilige uitvoering)											S			S	S	S	R/S			C
Uitvoeren van integraal testbedrijf														R	S	S	S			
Uitvoeren V&G-coördinatie op projectniveau												R					S			
Gedurende de realisatiefase afstemmen met de V&G-Coördinator BRU						S					R									
Aanwijzen coördinerende opdrachtnemer bij meer werkgevers										R						S				
Aanstellen V&G Coördinatoren Uitvoeringsfase ON's																R	S			
Overdragen V&G-informatie van opdrachtgever naar opdrachtnemer												R				S				
Uitvoeren V&G Coördinatie Uitvoeringsfase ON's																R				
Periodiek overleg met V&G Coördinator Project en afstemming van de bouwwerkzaamheden											S					R				



Proces / Activiteit / Taak	Organisatie Structure																									
	AB	DB	OV-I				Project				ON's		Gem.Utrecht				Overig		Vergunn/toezicht							
Opstellen Risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) voor de uitvoering (betreft ook omgevingsrisico's tijdens de bouw, w.o. bouwverkeer)													A	R			C	C								C
Opstellen V&G Plan Uitvoeringsfase														R												
Vaststellen V&G Plan Uitvoeringsfase										R*	R*	R*	R*													
Maken van uitvoeringskeuzes mede op basis van de RI&E en de arbeidshygiënische benadering													R	S												
Actualiseren V&G Dossier														R												
Opstellen BHV-plan														R												C
Bij werkzaamheden nabij de SUNIJ-lijn (b.v. bij het tot stand brengen van de koppeling): zorgen voor veiligheid op de werkplek, w.o. aanvragen WWT								S						R	S											
Toezicht op de werkzaamheden van opdrachtnemers										R*	R*	R*	R*	S												
Incident registratie, melding en analyse										I	I	I	I	R	S											I
Uitvoeren proefbedrijf														R												S
Operationele overdracht naar beheer onder acceptatie van de relevante documentatie							R	S	S					R												
Actualiseren van het V&G-plan voor het test- en proefbedrijf														S	R											
Beeindigen van de opdracht			R	S																						
<b>Gebruiksfase</b>																										
<i>Beheer en onderhoud</i>																										
Uitvoeren van het VZS-Tramsysteem				R*	R*																					

**LEGENDA:**  
 R responsible  
 S supportive  
 C consulted  
 I informed

---

## Spoorwegveiligheid



Proces / Activiteit / Taak	Responsible Parties																														
	AB	DB	OV-I						Project								ON's				Gem. Utrecht				Overig		Vergunning/toezicht				
<b>Onderwerp</b>																															
<b>Conceptfase</b>																															
Onderzoeken en beoordelen van nieuwe mogelijkheden																															
Voorlopige systeemvereisten																															
Haalbaarheidsoplossing en beoordeling																															
Grove opzet van gebruikseisen en eisenspecificatie																															
Opstellen eerste risico-inventarisatie en eisen voor Veilige Berijdbaarheid																															
<b>Ontwikkelingsfase</b>																															
<b>Contractvoorbereiding</b>																															
<b>Ontwerp</b>																															
Opstellen scope en Programma van Eisen voor het ontwerp en de uitvoering (op basis van IPvE), inclusief de eisen en afspraken voor alle soorten veiligheid (tijdens de bouw en voor de eindsituatie)																															
Opstellen eisen voor Veilige Berijdbaarheid																															
Opstellen risico-inventarisatie en analyse (RI&A) Veilige Berijdbaarheid Ontwerpfase																															
Opstellen Plan Veilige Berijdbaarheid Ontwerpfase (incl. aansluiting aan bestaande tramweg)																															
<b>Realisatiefase</b>																															
<b>Productie</b>																															
<b>Bouw en bouwbegeleiding</b>																															
<b>Oplevering</b>																															
Opstellen Risico-inventarisatie en analyse (RI&A) Veilige Berijdbaarheid Uitvoering (incl. test- en proefbedrijf)																															
Opstellen Plan Veilige Berijdbaarheid Uitvoeringsfase (incl. test- en proefbedrijf)																															
Vaststellen Plan Veilige Berijdbaarheid Uitvoeringsfase (incl. test- en proefbedrijf)																															
Overdracht werktelein: Toewijzen van de in dienst zijnde infrastructuur en overdragen van het werktelein, onder vaststelling van het Plan Veilige Berijdbaarheid																															
Uitvoeren Plan Veilige Berijdbaarheid van toegewezen in dienst zijnde infrastructuur																															
Uitvoeren van integraal testbedrijf																															
(Tussentijdse) vrijgave: Opstellen 'Verklaring Veilige Berijdbaarheid'																															
Uitvoeren proefbedrijf																															
<b>Gebruiksfase</b>																															
<b>Beheer en onderhoud</b>																															
Uitvoeren van het VZS-Tramsysteem																															



Proces / Activiteit / Taak		AB	DB	OV-I	Project	ON's	Gem.Utrecht	Overig	Vergunn/toezicht
AB-BRU									
DB-BRU									
Manager OV-I BRU									
Functioneel beheerder BRU									
Manager Beheer en Onderhoud BRU									
Concessiebeheerder BRU									
Safety Manager BRU									
V&G-Coördinator BRU									
Werkcoördinator BRU									
Onderhoudsaannemer BRU									
Change Control Board BRU									
Projectdirecteur (PD)									
Manager Projectbeheersing (MPB)									
Safety Manager (SM)									
V&G-Coördinator project									
Omgevingsmanager									
Verificatie- en validatiefunctie									
Projectmanager (OM)									
Projectmanager Aanleg Tramsysteem binnen het project									
Projectmanager Materieel en omgeving (PMT)									
Projectmanager Materieel (PMM)									
Opdrachtnemers									
V&G Coördinatoren opdrachtnemers									
Controleur Veilige Bereikbaarheid									
Algemeen									
Beheerders openbare ruimte									
Adviseur Tijdelijke Bereikbaarheid (SO)									
POS									
P+R Uithof									
Vervoerder									
ProRail									
Waterschap									
Overheidshulpdiensten									
B&W Utrecht									
Provincie Utrecht									
Arbeidsinspectie									
ILT									

LEGENDA:  
 R responsible  
 S supportive  
 C consulted  
 I informed

---

## **Veilige omgeving en afhandeling van calamiteiten**



Proces / Activiteit / Taak	Organisatie																												
	AB	DB	OV-1				Project								ON's				Gem.Utrecht				Overig		Vergunn/toezicht				
<b>Onderwerp</b>																													
<b>Conceptfase</b>																													
Onderzoeken en beoordelen van nieuwe mogelijkheden																													
Voorlopige systeemvereisten																													
Haalbaarheidsoplossing en beoordeling																													
Grove opzet van gebruikseisen en eisenspecificatie																													
Eerste risico-inventarisatie en eisen voor de omgevingsveiligheid (sociale en verkeersveiligheid enz)																													
<b>Ontwikkelingsfase</b>																													
Contractvoorbereiding																													
Ontwerp																													
Opstellen scope en Programma van Eisen voor het ontwerp en de uitvoering (op basis van IPVE), inclusief de eisen en afspraken voor alle soorten veiligheid (tijdens de bouw en voor de eindsituatie)																													
Afspraken maken met de overheidshulpdiensten over de afhandeling van calamiteiten (tijdens de bouw en in de nieuwe eindsituatie): op basis van het IPVE en de uitkomsten van de eerdere studie van Movares (2009)																													
Voeren van vooroverleg met het Bevoegd Gezag over de wijze waarop aan wettelijke verplichtingen zal worden voldaan																													
Opstellen bewijsvoering voor veiligheid t.b.v. aanvraag omgevingsvergunning: veilige omgeving en hulpverlening tijdens de bouw, brandveilig gebruik tijdens exploitatie																													
Aanvragen aanlegvergunning																													
Aanvragen omgevingsvergunning (sloop, bouw en gebruik)																													
p.m. Aanvragen keurvergunning																													
Toets van de aanvraag omgevingsvergunning (o.a. aan Bouwbesluit, gemeentelijke bouwverordening en Gebruiksbesluit)																													
Afgeven aanlegvergunning																													
Afgeven omgevingsvergunning (p.m. keurvergunning)																													
<b>Realisatiefase</b>																													
Productie																													
Bouw en bouwbegeleiding																													
Oplevering																													
Zorgen voor een veilige omgeving tijdens de uitvoering van de bouw																													
Opstellen operationele calamiteitenplannen																													
Operationele afhandeling van calamiteiten tijdens de bouw																													
Operationele afhandeling van veiligheidsstoringen na functionele (tussentijdse) oplevering																													
<b>Gebruiksfase</b>																													
Beheer en onderhoud																													
Uitvoeren van het VZS-Tramsysteem																													



Proces / Activiteit / Taak		AB	DB																																	
		AB-BRU	DB-BRU	Manager OV-I BRU	Functioneel beheerder BRU	Manager Beheer en Onderhoud BRU	Concessiebeheerder BRU	Safety Manager BRU	V&G-Coördinator BRU	Werkcoördinator BRU	Onderhoudsaannemer BRU	Change Control Board BRU	Projectdirecteur (PD)	Manager Projectbeheersing (MPB)	Safety Manager (SM)	V&G-Coördinator project	Omgevingsmanager project	Verificatie- en validatiefunctie	Projectmanager (OM)	Projectmanager Aanleg Tramsysteem binnen het project	Projectmanager Onderbouw en omgeving (PMD)	Projectmanager Materieel (PMM)	Opdrachtnemers	V&G Coördinatoren opdrachtnemers	Controleur Veilige Berijdbaarheid	Algemeen	Beheerders openbare ruimte	Adviseur Tijdelijke Bereikbaarheid	POS	P+R Uithof	Vervoerder	ProRail	Waterschap	Overheids hulpdiensten	B&W Utrecht	Provincie Utrecht
		AB	DB	OV-I	Project										ON's	Gem.Utrecht	Overig	Vergunn/toezicht																		

LEGENDA:  
 R responsible  
 S supportive  
 C consulted  
 I informed