

Verzoek tot Wijziging



wij bouwen aan de



Algemeen	
Contract	OVK-002-2013-BRU
Initiatiefnemer:	Opdrachtgever
VTW nr.:	018
Werknaam:	Overeenkomsten Stationsgebied en De Uithof
Inhoudelijk behandelaar OG:	
Inhoudelijk behandelaar ON:	
Status:	<input type="checkbox"/> Voorlopig Versie: 1.0 <input checked="" type="checkbox"/> Definitief
Type wijziging	Verstrekken informatie
Tracédeel	Stationsgebied en U-T-O
Kilometrering	n.v.t.

Historie ingediende voorstel				
Status	Versie	Datum	Datum ingediend	Reactie ontvangen
Voorlopig	1 ^e concept	20-4-2015	20-4-2015	1-5-2015
Definitief	1.0	5-5-2015	6-5-2015	

Betreft contractartikel / eis	
Document	Titel/Nr/Pagina/ Eis nr. en evt. eistekst
<input type="checkbox"/> Basisovereenkomst	
<input type="checkbox"/> Annex	
<input type="checkbox"/> Vraagspecificatie 01 – Eisen	
<input type="checkbox"/> Vraagspecificatie 01 – Bindend document	
<input type="checkbox"/> Vraagspecificatie 01- Informatief document	
<input type="checkbox"/> Vraagspecificatie 02	
<input type="checkbox"/> Coördinatieovereenkomst/ Samenwerkingsovereenkomst	
<input type="checkbox"/> UAV-GC 2005	
<input type="checkbox"/> Afwijking (VTA):	
<input type="checkbox"/> Wijzigingscontract (VTW):	
<input type="checkbox"/> Geaccepteerd Document, namelijk	
<input type="checkbox"/> Anders, namelijk	

Aanleiding en oorzaak (korte beschrijving van proces en wijziging)
Projectorganisatie Uithoflijn heeft kader stellende afspraken vastgelegd in overeenkomsten met: <ul style="list-style-type: none"> - Project Organisatie Stationsgebied (POS); - Uithofpartners.

Bijgevoegde overeenkomsten geven de afspraken weer met de partners in de twee genoemde gebieden. De afspraken zijn reeds vertaald in de contracteisen aan Opdrachtnemer.

Wijziging (oplossing); evt. nieuwe eisteksten

De documenten die in het kader van deze VTW worden verstrekt zijn informatief van aard en zijn niet bedoeld om aanvullende eisen te stellen. De nu verstrekte documenten hebben tot doel Opdrachtnemer te faciliteren in het voorbereiden/uitvoeren van werkzaamheden. Deze documenten behoren niet tot de contractdocumenten. Aan het specifieke onderwerp gestelde eisen blijven met deze documenten dus ongewijzigd.

Gevolgen op ontwerp/realisatie/test (korte toelichting per item, evt. bijlage toevoegen)

Discipline		Omschrijving	Paraaf OG	Datum
Planning	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Organisatie	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Kwaliteit	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Juridisch	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Risico's	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Techniek – Bouwkosten	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Techniek – Tractie en Energievoorz.	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Techniek – Spoor/baan	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Techniek – Infrastructuur en civiel	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Techniek – Kabels en Leidingen	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Techniek – Bouwkunde	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Techniek – RAM prestaties	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Techniek – V&G	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Raakvlakken – Materieel	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Raakvlakken – Regiotram projecten	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Raakvlakken – Gemeente projecten	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Raakvlakken – Overig	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Raakvlakken – Leveranties	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Raakvlakken – Testbedrijf	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Raakvlakken – Proefbedrijf	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Beheer en onderhoud – Regiotram	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Beheer en onderhoud – Gemeente	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Beheer en onderhoud – VEB	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Veiligheid – Safety	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Omgeving/BLVC – Stationsgebied	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Omgeving/BLVC – SAB	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Omgeving/BLVC – UTO	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Omgeving – Vergunningen en Bestemmingsplannen	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Omgeving - Uitvoeringsovereenkomsten	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			
Communicatie	X Nee <input type="checkbox"/> Ja			

Financieel	
Bedrag:	n.v.t.
Specificatie:	
Betaling:	<input checked="" type="checkbox"/> Niet van toepassing <input type="checkbox"/> Betaling ineens, na afloop werkzaamheden bij volgende termijn. <input type="checkbox"/> Ander betalingsritme (door OG aan te geven, ingang per:

Toegevoegde documenten/Bijlagen		
Document id	Document titel	Versie en/of datum
140317 Hoofdovereenkomst De Uithof ondertekend schoon.pdf	Hoofdovereenkomst Uithoflijn in De Uithof	17 maart 2014
141210 Uitvoeringsovereenkomst POS ondertekend schoon.pdf	Uitvoeringsovereenkomst Uithoflijn in Stationsgebied	10 december 2014

Akkoord	
	Opdrachtgever
Handtekening	
Persoon	M. van Asch van Wijck
Functie	Projectmanager Traminfrastructuur
Datum ondertekening	06-05-15



UMC Utrecht



Universiteit Utrecht



Gemeente Utrecht



Hoofdovereenkomst Uithoflijn in De Uithof

wij bouwen aan de

uithoflijn



HOOFDOVEREENKOMST UITHOFLIJN IN DE UITHOF

tussen het Bestuur Regio Utrecht, Gemeente Utrecht, Universiteit Utrecht, Universitair Medisch Centrum Utrecht, Hogeschool Utrecht ter zake van de realisatie van de Uithoflijn in De Uithof



Ondergetekenden:

Bestuur Regio Utrecht, een plusregio als bedoeld in Hoofdstuk XI van de Wet op de gemeenschappelijke regelingen, gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende aldaar aan de Archimedeslaan 6, correspondentieadres Postbus 14107, 3508 SE UTRECHT, te dezen krachtens art 20 lid 4 van de gemeenschappelijke regeling Bestuur Regio Utrecht en de machtiging door de voorzitter van het Dagelijks Bestuur, Mr. J.H.C. van Zanen, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder, dhr. A.J. Gerritsen, tevens handelend ter uitvoering van het besluit van het Dagelijks Bestuur d.d. 13 januari 2014, hierna te noemen: **(het) BRU**

De publiekrechtelijke rechtspersoon Gemeente Utrecht, gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende aldaar aan de Korte Minrebroederstraat 2, correspondentieadres Postbus 8406, 3503RK Utrecht, te dezen krachtens art. 171 Gemeentewet en de machtiging van de Burgemeester, Mr. J.H.C. van Zanen, rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. F. Lintmeijer, Wethouder van de Gemeente Utrecht, hiermee uitvoering gevende aan het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders d.d. [datum], hierna te noemen: **(de) Gemeente**

De rechtspersoon naar publiekrecht als bedoeld in art 1.8 WHW Universiteit Utrecht, gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende aldaar aan de Heidelberglaan 8, correspondentieadres Postbus 80125 3508 TC Utrecht, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter van het College van Bestuur, Mr. M.J. Oudeman, hierna te noemen: **(de) Universiteit**

De publiekrechtelijke rechtspersoon Universitair Medisch Centrum Utrecht gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende aldaar aan de Heidelberglaan 100, correspondentieadres Postbus 85500, 3503 GA Utrecht, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter van de Raad van Bestuur, Prof. dr. J.L.L. Kimpfen, hierna te noemen: **(het) UMC Utrecht**

Stichting Hogeschool Utrecht, gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende aldaar aan de Oudenoord 330, correspondentieadres Postbus 85083, 3508 AB Utrecht, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter van het College van Bestuur, drs. G.T.C. Bonhof, hierna te noemen: **(de) Hogeschool**

en gezamenlijk te noemen: **(de) Partijen**

Overwegende dat:

- a. BRU en Gemeente op 20 juni 2012 de Bestuursovereenkomst Uithoflijn hebben ondertekend waarin BRU en Gemeente afspraken hebben gemaakt ten behoeve van de aanleg van de Uithoflijn over onder andere de financiering, rolverdeling en organisatie;
- b. deze Hoofdovereenkomst de eerste overeenkomst is die in het kader van de Uithoflijn in De Uithof zal worden gesloten en te beschouwen is als een uitvoeringsovereenkomst zoals bedoeld in de Bestuursovereenkomst;

- c. Partijen van oordeel zijn dat het noodzakelijk is om voor het maken van concrete uitvoeringsafspraken eerst deze Hoofdovereenkomst te sluiten waarin afspraken op hoofdlijnen worden vastgelegd;
- d. na het sluiten van deze Hoofdovereenkomst Partijen nadere afspraken zullen maken en die zullen vastleggen in uitvoeringsovereenkomsten en/of in werkafspraken en/of in beheerovereenkomst(en);
- e. Partijen onderschrijven dat de komst van de Uithoflijn een grote verbetering zal betekenen voor het openbaar vervoer in de regio en met name van en naar De Uithof;
- f. Partijen er gezamenlijk belang bij hebben dat de aanleg van de Uithoflijn op een verantwoorde wijze plaatsvindt;
- g. vanwege de in de voorgaande overwegingen genoemde belangen, Partijen tot en met de start van de exploitatie van de Uithoflijn intensief met elkaar zullen samenwerken, zowel op bestuurlijk niveau, als op directieniveau, als ook op uitvoerend niveau;
- h. Partijen er gezamenlijk belang bij hebben om Elektromagnetische Interferentie en Trillingen te voorkomen en bereid zijn hiervoor gezamenlijk afspraken te maken en die vast te leggen in deze Overeenkomst;
- i. Partijen ten behoeve van het bestemmingsplan "HOV-baan De Uithof inclusief de toevoeging van de tram" intensief met elkaar hebben overlegd, waardoor de afspraken in deze overeenkomst kunnen dienen als ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan;
- j. Gedeputeerde Staten in de concept- Provinciale Ruimtelijke Verordening de rode contour ter hoogte van de Boogverruiming zodanig hebben opgenomen dat de Uithoflijn zoals opgenomen in het Aangepast DO hier binnen past.

Artikel 1 Definities

In deze Overeenkomst zijn de volgende definities van toepassing:

Aangepast DO	Het DO inclusief de aanpassingen en wijzigingen beschreven in de versie van 8 november 2013, (inclusief de issuelijst naar aanleiding van de review) en dat op 18 december 2013 door de stuurgroep Uithoflijn is vastgesteld.
Bestemmingsplan	Het bestemmingsplan "HOV-baan De Uithof, inclusief de toevoeging van de tram", zoals dat in 2014 door Burgemeester en Wethouders ter vaststelling aan de Raad van Gemeente zal worden voorgelegd.
Bestuursovereenkomst	De op 20 juni 2012 tussen BRU en Gemeente gesloten overeenkomst inzake de realisatie van de Uithoflijn.
Bewijs van veiligheid	Een aan BRU te leveren verklaring van een betrokken partij dat het object dat door die partij is ontworpen, gebouwd of getest voldoet aan de veiligheidsdoelstellingen.
BLVC	Maatregelen in het kader van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie die door de uitvoerende partijen moeten worden uitgevoerd.
Boogverruiming	De verlegging van de Uithoflijn ter hoogte van het CBOI zoals opgenomen in het Aangepast DO (in vergelijking met het DO), die een van de maatregelen is om het gevaar van Elektromagnetische Interferentie en Trillingen te mitigeren.
Bouwperiode	De periode waarin de Uithoflijn in De Uithof wordt aangelegd, inclusief de periode van het Testbedrijf en het Proefbedrijf.
Bovenbouw	De spoorconstructie, de bovenleiding, de trambeveiliging, en de kabels en leidingen voor het tramsysteem.
CBOI	Het Centrum voor Beeldgestuurde Oncologische Interventies van het UMC Utrecht, dat is gevestigd aan de Heidelberglaan 100 in Utrecht.

DO	Het Definitief Ontwerp versie 2.0 van 15 februari 2013 zoals vastgesteld door het algemeen bestuur van BRU op 19 juni 2013.
Elektromagnetische Interferentie	Het verschijnsel dat de werking van elektrische apparatuur wordt verstoord door elektromagnetische straling uitgezonden door een ander elektrisch apparaat.
Hazards	Systeemrisico's voor het tramsysteem, zoals botsen van een tram met voetgangers, rijverkeer en objecten, ontsporingen, elektrocutie en brand.
Integrale Planning	De planning van het project Uithoflijn die als bijlage 4 aan de Bestuursovereenkomst is gehecht en als bijlage 4 aan deze Overeenkomst is gehecht.
Onderbouw	De draagconstructie van de traminfrastructuur, bestaande uit een kunstwerk, zandlichaam of betonnen plaat.
(deze/de) Overeenkomst	Deze (Hoofd-)overeenkomst.
Proefbedrijf	De proeven met trammaterieel en traminfrastructuur die tot doel hebben een exploiteerbaar, beheerbaar en veilig werkend Tramvervoersysteem op te leveren.
Projectbegroting	Het geheel van bijdragen aan het project Uithoflijn van BRU, Gemeente, BOR-fonds, Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat zoals beschreven in paragraaf 7.1.3 van de Bestuursovereenkomst.
Projectorganisatie	De gezamenlijke projectorganisatie Uithoflijn van BRU en Gemeente.
Sectionering	Het onderbreken van de bovenleiding ter hoogte van de bovenleidingsmasten om het risico van Elektromagnetische Interferentie te mitigeren. De sectionering is beschreven in het Aangepast DO en is indicatief weergegeven in bijlage 5, maar zal nog worden geoptimaliseerd in een besteksontwerp.
Testbedrijf	De testen met trammaterieel en traminfrastructuur die tot doel hebben om een goed functionerende combinatie van trammaterieel en traminfrastructuur op te leveren.

Trillingen	Onder Trillingen worden die trillingen verstaan die worden veroorzaakt door het rijden van trams die de werking van de in de bijlage 2 en/of 3 genoemde apparatuur kunnen verstoren.
Tramvervoersysteem	De complete verzameling van objecten en processen die samen een exploiteerbaar, beheerbaar en veilig vervoersysteem vormen, dat naast het tramvervoer ook mogelijkheden biedt voor busvervoer op bepaalde tracédelen.
De Uithof	Het gebied in de gemeente Utrecht, plaatselijk bekend De Uithof, gelegen ten oosten van de Rijksweg A 27, ten zuiden van de Rijksweg A 28 en ten westen van de gemeenten Zeist en Bunnik.
Uithoflijn	De beoogde tramlijn tussen station Utrecht Centraal en P+R De Uithof die gepland is om te worden geëxploiteerd vanaf 2018.

Artikel 2 Doel van de Overeenkomst

1. Partijen maken in deze Overeenkomst afspraken over de realisatie van de Uithoflijn in De Uithof.
2. Partijen maken in deze Overeenkomst afspraken over de bereikbaarheid van De Uithof tijdens de Bouwperiode voor: openbaar vervoer, auto's, voetgangers, fietsen, nood- en hulpdiensten, bouwverkeer voor bouwprojecten gerelateerd aan de aanleg van de Uithoflijn en bouwverkeer voor andere bouwprojecten in De Uithof.
3. Partijen maken in deze Overeenkomst tevens afspraken die als basis dienen voor de ruimtelijke onderbouwing van het Bestemmingsplan.
4. Partijen maken daarnaast in deze Overeenkomst afspraken om te voorkomen dat de Uithoflijn apparatuur verstoort met Elektromagnetische straling en/of Trillingen tijdens de exploitatie van de Uithoflijn en hoe te handelen indien toch verstoring van apparatuur optreedt ten gevolge van Elektromagnetische straling en/of Trillingen.
5. BRU en UMC Utrecht maken in deze Overeenkomst tevens afspraken over de financiële bijdrage van het UMC Utrecht aan BRU vanwege de Boogverruiming bij het CBOI.
6. BRU en Universiteit maken in deze Overeenkomst tevens afspraken over de financiële bijdrage van BRU aan de Universiteit vanwege de aanpassingen van het Centrumgebouw Noord en het Van Unnikgebouw om de doorrijhoogte te vergroten.
7. Partijen willen in deze Overeenkomst de uitgangspunten vastleggen voor diverse af te sluiten specifiekere overeenkomsten.

Artikel 3 Sectionering ter voorkoming van Elektromagnetische Interferentie

1. Partijen constateren op basis van de Partijen bekende onderzoeken, dat vanwege de aanwezigheid van apparatuur die gevoelig is voor Elektromagnetische

- Interferentie er in De Uithof een risico bestaat dat de Uithoflijn het functioneren van die apparatuur verstoort als gevolg van Elektromagnetische Interferentie.
2. BRU zal Sectionering, zoals opgenomen in het Aangepast DO, in vrijwel de gehele Uithof toepassen om de kans op verstoring van het functioneren van apparatuur als gevolg van Elektromagnetische Interferentie te verminderen.
 3. De kosten die gemoeid zijn met de Sectionering van de Uithoflijn in De Uithof komen voor rekening van BRU en worden door BRU vanuit de Projectbegroting bekostigd.
 4. Partijen accepteren de visuele gevolgen van de Sectionering, zoals onder andere het grote aantal bovenleidingmasten, de straatkasten voor de aansluitingen en de voedingskabels naar de bovenleiding. Gemeente houdt hiermee rekening in het Bestemmingsplan.
 5. De Sectionering, zoals opgenomen in het Aangepast DO, zal door BRU worden geoptimaliseerd en worden uitgewerkt in een besteksontwerp dat onderdeel zal uitmaken van de aanbesteding van de traminfrastructuur van de Uithoflijn.
 6. Partijen zijn van mening dat de Sectionering en de Boogverruiming afdoende maatregelen zijn om te voorkomen dat het functioneren van de in bijlagen 2 en/of 3 aangeduide apparatuur verstoord wordt door Elektromagnetische Interferentie. Voor het geval dat blijkt dat het functioneren van de genoemde apparatuur toch door Elektromagnetische Interferentie wordt verstoord, hebben Partijen in artikel 6 nadere afspraken gemaakt.

Artikel 4 Trillingen

1. Partijen constateren op basis van de aan Partijen bekende onderzoeken, dat de apparatuur genoemd in bijlage 2 en/of 3 met betrekking tot Trillingen kan worden onderverdeeld in drie categorieën, die in bijlage 2 en/of 3 in de meest rechterkolom zijn aangegeven met:
 - a. een groene kleur en/of het woord "groen", voor apparatuur waarvan geen verstoring van het functioneren door Trillingen is te verwachten; of
 - b. een gele kleur en/of het woord "geel", voor apparatuur waarbij er een reële kans is dat het functioneren wordt verstoord door Trillingen; of
 - c. een blauwe kleur en/of het woord "blauw", voor apparatuur waar geen gegevens van bekend zijn met betrekking tot mogelijke verstoring door Trillingen.
2. BRU en de betrokken partijen zullen in het voorjaar van 2014 een zogenaamde nulmeting uitvoeren bij de apparatuur van de categorieën geel en blauw genoemd in het voorgaande lid waarbij de sterkte van de Trillingen zoals die dan wordt gemeten, zal worden vastgelegd.
3. BRU en de betrokken partijen zullen tijdens het Proefbedrijf vergelijkbare metingen als in het vorige lid aan dezelfde apparatuur uitvoeren om de sterkte van de dan optredende Trillingen vast te leggen.
4. Indien uit de metingen zoals beschreven in de voorgaande leden blijkt dat de sterkte van de Trillingen tijdens het Proefbedrijf als gevolg van het rijden van trams over de Uithoflijn is toegenomen aan apparatuur van de categorie geel en/of blauw, worden door BRU trillingsreducerende maatregelen vergoed indien:
 - a. het functioneren van die apparatuur wordt verstoord door Trillingen, en

- b. het trillingsniveau hoger is dan het trillingsniveau waartegen de apparatuur volgens de eigenaar bestand is, en
 - c. het trillingsniveau hoger is dan bij de nulmeting.
5. De trillingsreducerende maatregelen, zoals bedoeld in het voorgaande lid worden uitgevoerd door of in opdracht van de eigenaar van de betrokken apparatuur en de kosten voor de trillingsreducerende maatregelen komen voor rekening van BRU en worden door BRU uit de Projectbegroting bekostigd.
 6. Indien eigenaren voorafgaand aan het Proefbedrijf aan apparatuur van de categorie geel en/of blauw trillingsreducerende maatregelen (laten) uitvoeren, zal BRU de kosten voor die maatregelen aan de eigenaren vergoeden indien uit de metingen in het Proefbedrijf blijkt dat volgens de criteria b en c van lid 4 trillingsreducerende maatregelen zouden moeten worden vergoed.
 7. Trillingsreducerende maatregelen, zoals bedoeld in dit artikel, komen alleen voor vergoeding in aanmerking indien BRU vooraf de kosten voor deze maatregelen heeft goedgekeurd.
 8. De wijze waarop de metingen en het Proefbedrijf worden uitgevoerd zal door de betrokken partijen voorafgaand aan elke meting schriftelijk worden vastgelegd.

Artikel 5 Boogverruiming bij het CBOI ter vermindering van Elektromagnetische straling en Trillingen

1. BRU, Gemeente, Universiteit en UMC Utrecht werken mee om het tracé van de Uithoflijn ter hoogte van het CBOI te verleggen naar een grotere afstand van het CBOI, de Boogverruiming zoals beschreven in het Aangepast DO.
2. Het UMC Utrecht draagt met een eenmalige vaste bijdrage van € . bij aan de Boogverruiming.
3. Het bedrag genoemd in het vorige lid zal uiterlijk bij de start van de werkzaamheden aan het tracé in De Uithof, naar verwachting 1 januari 2015, door UMC Utrecht aan BRU worden betaald. Over dit bedrag is het UMC Utrecht geen btw verschuldigd.

Artikel 6 Vangnetbepaling

1. Partijen hebben het vertrouwen dat de maatregelen die in de artikelen 3, 4 en 5 zijn genoemd toereikend zijn om te voorkomen dat Elektromagnetische Interferentie en/of Trillingen het functioneren van de in bijlagen 2 en/of 3 genoemde apparatuur verstoort.
2. Desondanks realiseren de Partijen zich op basis van de bij Partijen bekende onderzoeken, dat er beperkt risico bestaat dat de Uithoflijn het functioneren van de aanwezige apparatuur in De Uithof ondanks de maatregelen die genomen worden zoals in de artikelen 3, 4 en 5 genoemd.
3. Indien ondanks de in artikelen 3, 4 en 5 genoemde maatregelen het functioneren van een of meer apparaten genoemd in bijlage 2 en/of 3 wordt verstoord door Elektromagnetische Interferentie en/of Trillingen als gevolg van de Uithoflijn, zullen BRU en de eigenaar of eigenaren van de betrokken apparatuur een onafhankelijke deskundige derde opdracht geven om te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de verstoring te beperken tot een aanvaardbaar niveau en om de kosten hiervoor te ramen.

4. De betrokken partijen gaan met elkaar in overleg om afspraken te maken over de uitvoering van de maatregelen die de onafhankelijke deskundige adviseert en om de kosten te verdelen.
5. Indien het overleg in het voorgaande lid niet leidt tot overeenstemming is sprake van een geschil zoals bedoeld in artikel 27 en volgen de partijen de in artikel 27 beschreven geschillenregeling.

Artikel 7 Vaststelling van apparatuur die mogelijk gevoelig is voor Elektromagnetische Interferentie en/of Trillingen

1. Partijen hebben geïnventariseerd welke apparaten in De Uithof aanwezig zijn en waarvan het functioneren mogelijk zal worden verstoord door Elektromagnetische Interferentie en Trillingen veroorzaakt door het rijden van trams in De Uithof. Deze inventarisatie is vastgelegd in bijlage 2 die aan de Overeenkomst is gehecht en/of de plattegrond, die als bijlage 3 aan de Overeenkomst is gehecht.
2. Indien de Universiteit, het UMC Utrecht en/of de Hogeschool, meer of andere apparaten dan genoemd in bijlage 2 en/of 3 willen plaatsen in De Uithof, dienen zij de Elektromagnetische Interferentie en Trillingen die de Uithoflijn veroorzaakt als uitgangspunt te nemen.
3. BRU en Gemeente zijn in ieder geval niet aansprakelijk voor hinder veroorzaakt door de exploitatie van de Uithoflijn door Elektromagnetische Interferentie en/of Trillingen die het functioneren verstoort van apparaten van Universiteit en/of het UMC Utrecht en/of de Hogeschool die niet voorkomen op de lijst van gevoelige apparatuur, zoals opgenomen in bijlage 2 en/of 3, waarbij wordt uitgegaan van een reguliere exploitatie en een normaal onderhoudsniveau van het Tramvervoersysteem.
4. BRU streeft ernaar om met andere instellingen die in De Uithof zijn of worden gevestigd vergelijkbare afspraken maken zoals in de leden 2 en 3 bedoeld.
5. De Universiteit, het UMC Utrecht en de Hogeschool zullen bij het sluiten van overeenkomsten van koop, erfpacht, verhuur of gebruik van gronden of opstallen in De Uithof hun wederpartij informeren over het feit dat, indien die wederpartij apparatuur wenst te plaatsen, die wederpartij de Elektromagnetische Interferentie en/of Trillingen veroorzaakt door het rijden van trams als uitgangspunt dient te nemen.

Artikel 8 Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie

1. De Uithof dient in de Bouwperiode van de Uithoflijn goed bereikbaar te blijven voor: openbaar vervoer, auto's, voetgangers, fietsen, nood- en hulpdiensten, bouwverkeer voor bouwprojecten gerelateerd aan de aanleg van de Uithoflijn en bouwverkeer voor andere bouwprojecten in De Uithof.
2. BRU zal ervoor zorgdragen dat de Projectorganisatie Uithoflijn een BLVC-plan opstelt dat zal zijn gebaseerd op datgene dat ten aanzien van BLVC is gesteld in map 13 van het DO en op de referentiefasering zoals beschreven in bijlage 6.
3. Het BLVC-plan zal in het voorjaar 2014 tussen de Partijen worden vastgesteld in een separate overeenkomst.
4. Ten aanzien van de bereikbaarheid gelden daarnaast de volgende uitgangspunten voor het BLVC-plan:

- a) Tijdens de gehele Bouwperiode, behoudens tijdens de werkzaamheden aan de kruisingen, zal een busbaan van twee rijstroken beschikbaar zijn voor het busverkeer en nood- en hulpdiensten, vanaf de kruising met de Sorbonnelaan tot aan de bushalte AZU. Tussen de bushalte AZU en het eindpunt P+R zal een busbaan beschikbaar zijn die in staat is het busverkeer volgens de dienstregeling te accommoderen.
- b) De tijdelijke busbaan die hiervoor nodig is zal op de Padualaan en Heidelberglaan worden gerealiseerd over het tracé dat thans in gebruik is als fietspad.
- c) De tijdelijke busbaan ter hoogte van de halte Heidelberglaan zal zodanig worden ingericht dat de bussen op de halte kunnen worden gepasseerd (door bussen en nood- en hulpdiensten).
- d) Het autoverkeer kan op de kruising Universiteitsweg/Bolognalaan/ Heidelberglaan en op de kruising Sorbonnelaan/Weg tot de Wetenschap zonder toegenomen hinder als gevolg van de aanleg van de Uithoflijn plaatsvinden behalve op de momenten dat op de kruisingen wordt gewerkt.
- e) Werkzaamheden op deze kruisingen zullen zo veel mogelijk in rustige periodes worden uitgevoerd, zoals vakanties, weekenden, avonden en nachten. Tijdens de werkzaamheden op de kruisingen zullen voorzieningen worden getroffen zodat het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten op een verantwoorde wijze kunnen worden geaccommodeerd.
- f) Ten behoeve van voetgangers en (de opstelplaatsen van) de nood- en hulpdiensten zal aan beide zijden van de Padualaan en de Heidelberglaan een strook van circa 6 m vanaf de gebouwen worden vrijgehouden tenzij dat niet mogelijk is, zoals bij de knik van het FEM-gebouw (Padualaan 101). In dat geval zal een smallere strook worden vrijgehouden. In overleg met de vastgoedeigenaren en de VeiligheidsRegio Utrecht zal worden bepaald welke maatregelen moeten worden getroffen om de gebouwen veilig en tijdig te kunnen ontruimen. De uitkomsten daarvan zullen in het BLVC-plan worden opgenomen.
- g) Het fietsverkeer dat nu van de Padualaan en Heidelberglaan gebruik maakt, zal worden afgeleid naar de Cambridgelaan en de Leuvenlaan.
- h) De oversteken van het bouwterrein voor voetgangers en fietsers zullen veilig worden ingericht en waar nodig worden begeleid met verkeersregelaars.
- i) Universiteit, UMC Utrecht en Hogeschool zullen hun geplande bouwactiviteiten in kaart brengen. Die bouwactiviteiten en het daarvoor benodigde bouwverkeer zullen worden meegenomen in het BLVC-plan. Voor bouwactiviteiten die nadien worden voorgesteld zal het BLVC-plan leidend zijn.
- j) Het BLVC-plan zal ten behoeve van de bereikbaarheid een referentiefasering bevatten ten aanzien van de bouwactiviteiten van Uithoflijn en andere bouwprojecten.
- k) Indien de planning van de bouwactiviteiten voor de Uithoflijn en/of de overige bouwprojecten moet worden aangepast zullen de betrokken partijen in overleg treden.
- l) Het BLVC-plan zal maatregelen bevatten ten behoeve van de beperking van de hinder door het bouwverkeer waaronder door trillingen.

- m) Universiteit, UMC Utrecht en Hogeschool zijn bereid om indien nodig en voor zover als mogelijk is, maatregelen te nemen om de bereikbaarheid voor hun medewerkers, studenten en bezoekers te waarborgen.
5. Partijen zullen een permanent ambtelijk overlegorgaan oprichten dat de uitvoering van de BLVC-maatregelen zal voorbereiden en begeleiden. Dit overlegorgaan kan escaleren naar het Directeurenoverleg, zoals bedoeld in artikel 23.
 6. Partijen zullen een gebiedsregiegroep instellen, bestaande uit bevoegde functionarissen van de betrokken partijen die in geval van (dreigende) calamiteiten bevoegd zijn om sturend op te treden ten aanzien van de bouwprojecten en de bereikbaarheid in De Uithof. De werkwijze van deze regiegroep zal door partijen in gezamenlijkheid worden uitgewerkt.
 7. Het BLVC-plan en de referentiefasering, zoals bedoeld in lid 4 onder j, zal door BRU als minimumeis bij de aanbesteding van de traminfrastructuur aan de inschrijvende partijen worden opgelegd.

Artikel 9 Bestemmingsplan en vergunningen

1. Gemeente zal zich maximaal inspannen dat de voor het Bestemmingsplan benodigde procedure tijdig wordt doorlopen.
2. Gemeente zal zich inspannen om de vergunningen waar haar organen het bevoegd gezag voor zijn, tijdig te verlenen. Dit laat de publiekrechtelijke positie van Gemeente en haar organen onverlet.
3. Partijen zien naar aanleiding van de afspraken gemaakt in deze overeenkomst geen reden om zienswijzen in te dienen ten aanzien van het Bestemmingsplan.

Artikel 10 Grondruil

1. Gemeente, Universiteit en UMC Utrecht zullen om niet gronden aan elkaar leveren die nodig zijn voor de aanleg van de Uithoflijn dan wel vrijkomen ten gevolge van de aanleg van de Uithoflijn. Het betreft voor zover nu bekend gronden ter hoogte van de Boogverruiming, bij de energiecentrale van het UMC Utrecht, bij het huidige busstation AZU en langs de baan langs de Schapenwei.
2. De betrokken partijen zullen de grondruil vastleggen in separate overeenkomsten.
3. De notariële kosten komen voor rekening van BRU en worden door BRU uit de Projectbegroting bekostigd.

Artikel 11 Safety management

1. Partijen zullen meewerken aan het oplossen van Hazards.
2. Partijen die constructies (laten) ontwerpen, bouwen of testen die onderdeel worden van de Onderbouw dienen een Bewijs van veiligheid aan BRU te leveren waarin onder andere wordt verklaard dat die constructie beschikt over voldoende draagkracht, drooglegging en stabiliteit voor de traminfrastructuur.
3. Partijen die constructies (laten) ontwerpen, (ver)bouwen en testen in de buurt van de trambaan, zoals overbouwingen dienen voor die constructie een Bewijs van veiligheid aan BRU te leveren.

Artikel 12 P+R De Uithof

1. Gemeente heeft tijdens de bouw van het gebouw P+R De Uithof uitvoerende partijen opdracht gegeven om het gebouw geschikt te maken voor de Uithoflijn.
2. Gemeente, Universiteit, UMC Utrecht en Hogeschool, zullen bevorderen dat de vereniging van eigenaars van P+R De Uithof BRU de mogelijkheid biedt om traminfrastructuurobjecten, zoals bovenleidingmaterialen en beschermende gaashekken aan het gebouw P+R De Uithof aan te brengen.
3. Gemeente, Universiteit, UMC Utrecht en Hogeschool, zullen bevorderen dat de vereniging van eigenaars van P+R De Uithof ten behoeve van BRU een recht van opstal vestigt vanwege de in het voorgaande lid bedoelde objecten. Gemeente, Universiteit, UMC Utrecht en Hogeschool, zullen bevorderen dat BRU ter zake van het recht van opstal geen retributie of een andere vorm van betaling verschuldigd zal zijn aan de vereniging van eigenaars van P+R De Uithof.
4. De notariële kosten komen voor rekening van BRU en worden door BRU uit de Projectbegroting bekostigd.

Artikel 13 Werkterrein Uppsalalaan

1. Universiteit zal het benodigde deel van het voormalige werkterrein voor de aanleg van de P+R De Uithof aan de Uppsalalaan, gedurende de Bouwperiode om niet aan BRU ter beschikking stellen als werkterrein, in de staat waarin het zich bevindt op het moment van de ondertekening van deze Overeenkomst.
2. BRU en Universiteit zullen nadere (werk)afspraken maken over omvang, duur en gebruik en de exacte locatie van het werkterrein alsmede de staat van oplevering bij het einde van het gebruik.
3. De kosten voor eventueel noodzakelijke aanpassingen van het werkterrein en de ontsluiting van het werkterrein, komen voor rekening van BRU en worden door BRU uit de Projectbegroting bekostigd.

Artikel 14 Gasreducerstation

1. BRU zal zorgdragen voor de tijdige verplaatsing van het gasreducerstation bij de Universiteitsweg.
2. De kosten voor de verplaatsing worden tussen BRU, Stedin en de gezamenlijke opdrachtgevers van de P+R De Uithof, zijnde de Gemeente, Universiteit, UMC Utrecht en Hogeschool, verdeeld conform de eerder gemaakte afspraken tussen die partijen.
3. Universiteit is bereid om de grond voor het gasreducerstation via een recht van opstal om niet aan Stedin ter beschikking te stellen en om middels een erfdiensbaarheid toegang van Stedin tot het gasreducerstation mogelijk te maken.
4. De notariële kosten komen voor rekening van BRU en worden door BRU uit de Projectbegroting bekostigd.

Artikel 15 Onderstation Universiteitsweg

1. BRU zal zorgdragen voor de realisatie van het onderstation bij de Universiteitsweg.

2. De kosten voor het onderstation komen voor rekening van BRU en worden door BRU uit de Projectbegroting bekostigd.
3. Indien nodig zal BRU nadere afspraken maken met andere partijen voor de realisatie van het onderstation bij de Universiteitsweg.

Artikel 16 Prinses Máxima Centrum

1. BRU zal zorgdragen voor de benodigde afspraken met het Prinses Máxima Centrum voor kinderoncologie B.V. voor de realisatie van de Uithoflijn langs en onder het toekomstige Prinses Máxima Centrum.
2. Gemeente zal ervoor zorgdragen dat in het bestemmingsplan voor het Prinses Máxima Centrum rekening wordt gehouden met de realisatie en de exploitatie van de Uithoflijn ter plaatse in de vorm van een gecombineerde tram- en busbaan. Gemeente zal hierover overleg voeren met BRU.

Artikel 17 Aanpassing kruising Hoofddijk, Lundlaan en huidige busbaan

1. BRU zal zorgdragen voor de aanpassing van de kruising Hoofddijk, Lundlaan en de huidige busbaan zoals aangegeven in het Aangepast DO.
2. De kosten voor deze aanpassing komen voor rekening van BRU en worden door BRU uit de Projectbegroting bekostigd.
3. BRU zal nadere afspraken maken met de betrokken partijen over deze aanpassing.
4. De huidige busbaan die vrijkomt door de Boogverruiming zal na de start van de exploitatie van de Uithoflijn aan het UMC Utrecht worden overgedragen in de staat waarin de huidige busbaan zich op het moment van de overdracht bevindt.

Artikel 18 Gebied tussen CBOI en het huidige busstation AZU

1. BRU zal zorgdragen voor de volgende werkzaamheden in het gebied tussen het CBOI en het huidige busstation AZU:
 - a. Aanpassing van het voorterrein van de energiecentrale van het UMC Utrecht
 - b. Verplaatsing van het parkeerterrein naar de achterzijde van de energiecentrale van het UMC Utrecht
 - c. Overkluizing van twee leidingtunnels
 - d. Verplaatsing van twee WarmteKoudeOpslag-putten
 - e. Maatregelen ten behoeve van de uitrit van de brandweer van het UMC Utrecht
 - f. Maatregelen ten behoeve van de uitrit van de parkeergarage van het UMC Utrecht
2. De in het voorgaande lid genoemde werkzaamheden worden uitgevoerd zoals is beschreven in het Aangepast DO.
3. De kosten voor deze aanpassing komen voor rekening van BRU en worden door BRU uit de Projectbegroting bekostigd.
4. De betrokken partijen kunnen ten aanzien van de uitvoering van de in dit artikel bedoelde werkzaamheden nadere afspraken maken binnen de kaders van het Aangepast DO. In dat geval zullen de betrokken partijen deze afspraken schriftelijk vastleggen.

Artikel 19 Huidige busstation AZU

1. BRU zal het huidige busstation AZU aanpassen, binnen de werkgrenzen zoals aangegeven in bijlage 1.
2. Deze werkzaamheden zullen worden uitgevoerd zoals aangegeven in het Aangepast DO en zullen voornamelijk omvatten: het verwijderen van het busstation, het amoveren van het chauffeursverblijf en het egaliseren van het terrein.
3. De kosten voor deze aanpassing, zoals genoemd in het voorgaande lid, komen voor rekening van BRU en worden door BRU uit de Projectbegroting bekostigd.
4. BRU zal met de betrokken partijen werkafspraken maken over deze aanpassing.
5. De aanleg, het beheer en de bekostiging van de trappen en liften van de tramhalte UMC naar de traverse bij de ingang van het UMC Utrecht worden door het UMC Utrecht verzorgd.

Artikel 20 Aanpassing Van Unnikgebouw en Centrumgebouw Noord

1. De doorrijhoogte onder de traverses van het Van Unnikgebouw en Centrumgebouw Noord, beide eigendom van Universiteit, is op dit moment onvoldoende om de Uithoflijn veilig onder de traverses door te laten rijden.
2. In het DO is voorgesteld om de doorrijhoogte te vergroten door de trambaan ten opzichte van het maaiveld te verlagen.
3. In tegenstelling tot het gestelde in het vorige lid, spreken BRU en Universiteit af dat de doorrijhoogte zal worden vergroot door de onderzijde van de traverses aan te passen, zodat verlaging van de trambaan niet nodig is.
4. BRU en Universiteit stemmen in met het vergroten van de doorrijhoogte door de onderzijde van de traverses aan te passen, omdat zij daar beiden voordelen van zien ten opzichte van het voorstel in het Aangepast DO, onder meer omdat er dan geen verlaagde bak met de trambaan ontstaat.
5. De Universiteit zal de genoemde aanpassingen, als variant AF beschreven in de Variantenstudie d.d. 6 augustus 2013, in haar opdracht tijdig en voor haar kosten laten verrichten. De uitvoering van de aanpassingen zal door de Universiteit worden gecoördineerd met de aanleg van de Uithoflijn.
6. BRU en Universiteit zullen de partijen die zij contracteren voor uitvoerende werkzaamheden verplichten hun werkzaamheden te coördineren.
7. BRU betaalt aan Universiteit bij de start van de werkzaamheden aan de aangepaste traverses een eenmalige vaste bijdrage van € . Over dit bedrag is BRU geen btw verschuldigd.

Artikel 21 Tijdelijke en definitieve maatregelen ontsluiting De Uithof

1. BRU zal een tijdelijke busbaan naast de huidige busbaan aanleggen langs de Weg tot de Wetenschap tussen de A27 en de Padualaan zodat tijdens de Bouwperiode bussen voor lijndiensten openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten van deze busbaan gebruik kunnen maken.
2. Over de aanleg van de tijdelijke busbaan en de verwijdering daarvan zullen BRU en Universiteit separaat nadere afspraken maken.

3. Naast de toekomstige trambaan langs de Weg tot de Wetenschap tussen de A27 en de Padualaan zal een rijstrook worden aangelegd die uitsluitend zal mogen worden gebruikt door ambulances en nood- en hulpdiensten.
4. Gemeente zal voorafgaand aan de openstelling van de tijdelijke busbaan en de rijstrook voor ambulances verkeersbesluiten nemen in de zin als bedoeld in dit artikel.
5. De kosten voor de aanleg van de voorzieningen genoemd in dit artikel komen voor rekening van BRU en worden door BRU uit de Projectbegroting bekostigd.

Artikel 22 Planning

1. De Integrale Planning, zoals die deel uitmaakt van de Bestuursovereenkomst Uithoflijn die door BRU en Gemeente op 20 juni 2012 is ondertekend en die als bijlage 4 aan deze Overeenkomst is gehecht, is leidend voor de werkzaamheden genoemd in deze Overeenkomst.
2. In het geval dat de Integrale Planning door BRU en Gemeente wordt aangepast, zullen Partijen nadere afspraken maken in verband met deze aanpassing.

Artikel 23 Overlegstructuur

1. Partijen hebben een overlegstructuur ingericht, waar de volgende overleggen deel van uitmaken:
2. Een bestuurlijk overleg Uithoflijn/De Uithof, als voortzetting van het Bestuurlijk Overleg Bereikbaarheid Uithof, waaraan de verantwoordelijke bestuurders van de Partijen zitting in hebben, te weten: de verantwoordelijke portefeuillehouder BRU, de verantwoordelijke wethouder van Gemeente, de voorzitter van het College van Bestuur van de Universiteit, de voorzitter van de Raad van Bestuur van het UMC Utrecht, en de voorzitter van het College van Bestuur van de Hogeschool, dan wel hun plaatsvervangers. De portefeuillehouder van BRU is voorzitter.
3. Directeurenoverleg. Het Directeurenoverleg is het escalatieniveau voorafgaande aan het bestuurlijk overleg. Zaken die in het ambtelijk overleg niet worden opgelost, worden in eerste instantie voorgelegd aan het Directeurenoverleg en indien het Directeurenoverleg niet tot een oplossing komt, aan het bestuurlijk overleg. De projectdirecteur Uithoflijn is voorzitter van het Directeurenoverleg.
4. Ambtelijk overleg.
5. Uitvoeringsoverleg.
6. BLVC-overleg zoals beschreven in artikel 8.

Artikel 24 Communicatie tussen Partijen onderling

1. Naast de overleggen als bedoeld in het voorgaande artikel dienen partijen elkaar op de hoogte te houden van ontwikkelingen op en rondom de aanleg van de Uithoflijn en ontwikkelingen waarvan redelijkerwijze moet worden aangenomen dat die voor een andere partij van belang zijn.

Artikel 25 Omgevingscommunicatie

1. De Projectorganisatie verzorgt de communicatie in het kader van de Uithoflijn met de externe media. De andere partijen dienen zich in dit kader zo veel mogelijk te onthouden van zelfstandige communicatieactiviteiten over de Uithoflijn en dienen waar mogelijk hun eventuele communicatieactiviteiten in verband met de Uithoflijn van te voren af te stemmen met de Projectorganisatie.

Artikel 26 Scopewijzigingen

1. Indien één der Partijen een wijziging ten opzichte van de projectscope, zoals beschreven in het Aangepast DO, wenst aan te brengen, komen de eventueel daaruit voortvloeiende meerkosten voor rekening van de partij die om die wijziging heeft verzocht.
2. Indien een wijziging ten opzichte van de Projectscope een gezamenlijke wens is van meer partijen, zullen zij volgens een voorafgaande aan het betreffende besluit nader door hen te bepalen verdeelsleutel, de meerkosten verdelen.
3. De meerkosten die uit een wijziging (kunnen) voortvloeien moeten door partijen voorafgaand aan het betreffende besluit gezamenlijk zijn vastgesteld.

Artikel 27 Rechtskeuze en Geschillenregeling

1. Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.
2. 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 oplossingen.
3. Partijen treden in geval van een geschil met elkaar in overleg binnen een maand na ontvangst van de mededeling van de partij als bedoeld in het voorgaande lid. In spoedeisende gevallen dient dit overleg binnen één week plaats te vinden of zoveel eerder als nodig in verband met die spoedeisendheid.
4. Indien het overleg niet binnen twee maanden tot overeenstemming heeft geleid, kunnen partijen een arbiter of een mediator inschakelen ter beslechting van het geschil, uitsluitend dan nadat het geschil is voorgelegd aan het bestuurlijk overleg zoals bedoeld in artikel 23.
5. Partijen kunnen ervoor kiezen om na het overleg bedoeld in lid 3 van dit artikel of in spoedeisende gevallen het geschil voor te leggen aan de bevoegde rechter van de Rechtbank Midden Nederland.
6. Elke partij draagt de eigen kosten, voortvloeiende uit de procedures genoemd in dit artikel. De kosten van de mediator of arbiter zullen gelijkelijk worden gedragen door de partijen die bij het geschil zijn betrokken.

Artikel 28 Ingangsdatum, duur en einde Overeenkomst

1. Deze Overeenkomst treedt in werking op de dag van ondertekening.
2. Deze Overeenkomst eindigt op de dag dat Partijen van mening zijn dat zij aan de verplichtingen uit deze Overeenkomst hebben voldaan en dat schriftelijk hebben vastgelegd.
3. Indien BRU en de Gemeente conform art 14.3 van de Bestuursovereenkomst Uithoflijn, de Bestuursovereenkomst Uithoflijn beëindigen, vervalt de verplichting

voor BRU om de Uithoflijn aan te leggen. In dat geval zullen Partijen afspraken maken over de wijze waarop deze Overeenkomst wordt beëindigd.

4. De artikelen 3 tot en met 7 zullen na beëindiging van deze Overeenkomst opgenomen in een beheerovereenkomst.
5. Andere bepalingen uit deze Overeenkomst dan genoemd in het voorgaande lid die bedoeld zijn voort te duren dienen bij beëindiging van deze Overeenkomst te worden opgenomen in een separate (beheer-)overeenkomst.

Bijlagen:

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze Overeenkomst:

- 1: Publieksversie Definitief Ontwerp Uithoflijn, d.d. oktober 2013
- 2: Lijst met apparatuur d.d. 27 februari 2014
- 3: Plattegrond met de locaties van apparatuur d.d. 27 februari 2014
- 4: Integrale Planning Uithoflijn, conform Bestuursovereenkomst d.d. 20 juni 2012
- 5: Indicatieve kaart met Sectionering
- 6: Referentiefasering d.d. 11 december 2013

Aldus overeengekomen en in vijfvoud ondertekend

op 5-03-2014, te *Bilthoven*

op 16-03-2014, te *Utrecht*


A.J. Gerritsen
Portefeuillehouder BRU


F. Lintmeijer
Wethouder Gemeente Utrecht

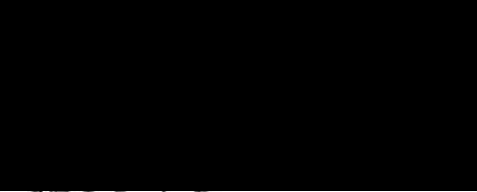
op 10-03-2014, te *Utrecht*

op 04-03-2014, te *Utrecht*


M.J. Oudeman
Universiteit Utrecht


J.L.L. Kimpfen
Universitair Medisch Centrum Utrecht

op 10-03-2014, te *Utrecht*


S.T.C. Bonhof
Hogeschool Utrecht

Definitief Ontwerp Uithoflijn

Het volledige Definitief Ontwerp is beschikbaar op www.uithoflijn.nl Tramverbinding Utrecht CS - De Uithof



13y/lage 2

Publieksversie

Versie 2.0 oktober 2013



Gevoelige apparaten in relatie tot EMI en Trillingen in De Uithof d d 27 februari 2014 versie 6.0.xlsx

nr. [1]	gebouw	ruimte	Apparatus	Fabricant	Type	Distance to tramline [m]	Height apparatus [m] (tramline = 0 m)	Contactperson	Faculty/Facility	Immunity level (0 Hz B-field in x- / y- / z-direction in [nT] (peak-peak value) [2])	Measured background noise in [nT] (peak-peak value) [4]	status v.w.b. EMC [16]	kleur trillingen [17]
	Kruytgebouw	W5_20	Electron Microscope	FEI	Tecnai 12	67,5(+/-25)	20,0		Science Dep. Chemistry	185/185/440			geel
	Kruytgebouw	?	Electron Microscope	FEI	Tecnai 12	67,5(+/-25)	20,0		Science Dep. Chemistry	185/185/440			geel
	Kruytgebouw	W5_26	Electron Microscope	FEI	Tecnai 20	67,5(+/-25)	20,0		Science Dep. Chemistry	30/50/50 [11]		[18]	geel
	Kruytgebouw	W6.12	Electron Microscope	FEI	Tecnai 20 FEG	67,5(+/-25)	24,0		Science Dep. Chemistry	30/50/50		[18]	geel
	Kruytgebouw	W5.22	Electron Microscope	FEI	XI 30 SFEG	67,5(+/-25)	20,0		Science Dep. Chemistry	100/100/100			geel
	Kruytgebouw	W5.12	Electron Microscope	FEI	Nova Nanolab Dual beam	67,5(+/-25)	20,0		Science Dep. Chemistry	100/100/100			geel
	Kruytgebouw	W5.18	Microtomen (6)	Leica	EM UC6, UCT (2x), Ultracut E	67,5(+/-25)	20		Science Dep. Chemistry				geel
5	Ornstein laboratory		scanning tunnelling microscope			410 (+75)	-2,0		Ornstein laboratory Volgens de contact persoon zijn er geen problemen te verwachten				groen
6	CBS/KNAW Uppsalalaan 108		cryoSEM	JEOL	5600 LV	≈ 150	ca. 1		CBS/KNAW	20/20/20 [10]			groen
7	David de Wiedgebouw, Universiteitsweg 99.	Scanning Probe Microscope (SMDM)	Scanning Probe Microscope (SMDM)	Nanomics	MV4000	toekomst: (2014); 150(+75)	toekomst: 2-3 2-3		Debye Institute Dit instrument wordt omgebouwd tot een AFM-Raman instrument. Daarnaast zijn een SNOM (scanning near field optical microscope) en een SNIM (scanning near field IR microscope) aangeschaft. De contactpersoon vermeldt dat EMC problemen geen grote invloed zal hebben op de metingen				blauw
8	WKZ	KC03, KC04	Microscop (ca. 30 stuks)		vergroting tot 1000x								geel
9	AZU	H.02.225	Electron Microscope	JEOL	1010	≈ 150	10-12		UMCU, AZU [12]	50/50/50 [10]	± 100		geel
	AZU	H.02.227	Electron Microscope	JEOL	1200 EX	≈ 150	10-12		UMCU, AZU	50/50/50			geel
	AZU	H.02.224	Electron Microscope	FEI	Tecnai 12	≈ 150	10-12		UMCU, AZU	30/30/30			geel
	AZU	H.02.226	Electron Microscope	FEI	Tecnai 20	≈ 150	10-12		UMCU, AZU	30/30/30			geel
10	AZU	microtomen (9)	microtomen (9)	Leica (6) ultra cut microm (2) hm 355 / stp120 Leica (1) FC6/uc6		≈ 50			UMCU	n.v.t. (geheel andere golfrequentie)			groen
13	AZU		MRI	Philips	7T	140(+/-37,5)	0,0		UMCU	100 m [14]			groen

Gevoelige apparaten in relatie tot EMI en Trillingen in De Uithof d d 27 februari 2014 versie 6.0.xlsx

nr. [1]	gebouw	ruimte	Apparatus	Fabrikant	Type	Distance to tramline [m]	Height apparatus [m] (tramline = 0 m)	Contactperson	Faculty/Facility	Immunity level (0 Hz B-field in x- / y- / z-direction in [nT] (peak-peak value) [2])	Measured background noise in [nT] (peak-peak value) [4]	status v.w.b. EMC [16]	kleur trillingen [17]
1	Fort Hoofddijk		SQUID magnetometer (2 stuks)	2G		427,5(+75)	0,0		Paleomagnetisch laboratorium	30/30/30	± 25		blauw
	Fort Hoofddijk		susceptometer	AGICO instruments, Brno, Cz.	MPK-1	idem	0,0		Paleomagnetisch laboratorium	vraag staat uit bij fabrikant			blauw
2	IVA		Microprobe	JEOL		300(+75)	3,5		Aardwetenschappen	100/100/100	-		blauw
3	Bloemberggebouw	big hall	NMR spectrometer	Bruker	900 MHz	±85	1,5		Beta/NMR	18 nT in de vertical direction, in the other directions a factor 100 more. In the other directions a safety margin should be taken into account, e.g. if a magnet is ~5° out of vertical line, then the factor 100 should be corrected to $1/(\sin 5^\circ) = -10$. [5]	± 40		geel
	Bloemberggebouw	big hall	NMR spectrometer	Bruker	600 MHz	±98	1,5		Beta/NMR	Idem			geel
	Bloemberggebouw	big hall	NMR spectrometer	Bruker	700 MHz	±92	1,5		Beta/NMR	Idem			geel
	Bloemberggebouw	big hall	NMR spectrometer	Bruker	400 MHz Wide bore	±92	1,5		Beta/NMR	Idem			geel
	Bloemberggebouw	big hall	NMR spectrometer	Bruker	750 MHz	±98	1,5		Beta/NMR	Idem			geel
	Bloemberggebouw	big hall	NMR spectrometer	Bruker	800 MHz Widebore	±105	1,5		Beta/NMR	Idem			geel
	Bloemberggebouw	small hall	NMR spectrometer	Bruker	500 MHz	±105	1,5		Beta/NMR	Idem			geel
	Bloemberggebouw	small hall	NMR spectrometer	Bruker	500 MHz	±115	1,5		Beta/NMR	Idem			geel
	Bloemberggebouw	small hall	NMR spectrometer	Bruker	600 MHz	±115	1,5		Beta/NMR	Idem			geel
	Bloemberggebouw	small hall	NMR spectrometer	Bruker	500 MHz Widebore	85 - 115	1,5		Beta/NMR	Idem			geel
	Bloemberggebouw		NMR spectrometer, Apparaat wordt binnenkort vervangen	Bruker	1200 MHz	85 - 115		N.v.t. Nieuwe apparaat is aangepast op exploitatie van de Uithoflijn	Beta/NMR	N.v.t. Nieuwe apparaat is aangepast op exploitatie van de Uithoflijn			geel
4	Kruytgebouw	WS.15	Electron Microscope	FEI	Tecnai 10	67,5(+/-25)	20,0		Science Dep. Chemistry [12]	350/350/650 [10]	± 150		geel
	Kruytgebouw	WS.14	Electron Microscope	FEI	Tecnai 12	67,5(+/-25)	20,0		Science Dep. Chemistry	185/185/400			geel

Gevoelige apparaten in relatie tot EMI en Trillingen in De Uithof d d 27 februari 2014 versie 6.0.xlsx

nr. [1]	gebouw	ruimte	Apparatus	Fabricant	Type	Distance to tramline [m]	Height apparatus [m] (tramline = 0 m)	Contactperson	Faculty/Facility	Immunity level (0 Hz B-field in x- / y- / z- direction in [nT] (peak-peak value) [2])	Measured background noise in [nT] (peak-peak value) [4]	status v.w.b. EMC [16]	Kleur trillingen [17]
14	AZU		MRI (2 stuks)	Philips	1,5T	120(+/-37,5)	0,0		UMCU	41 m [7] De contact persoon geeft hieromtrent aan dat geen nadelige beïnvloeding te verwachten is (zie			groen
15	AZU		MRI	Philips	1T	60(+/-15)	0,0		UMCU	34 m [8]			groen
16	AZU		MRI	Philips	3T	180(+/-37,5)	0,0		UMCU	34 m [7]			groen
17	AZU		Stag-rack	Stago		= 200	15,0		UMCU	V.w.b. EMC worden er geen problemen verwacht. De genoemde 30 A/m (= 38 µT) ligt veel hoger dan het beïnvloedingsniveau [15]			groen
18	Gezelschapsdieren Yalelaan 108		MRI	Siemens Magnetomopen	0,2T	≈ 180	op werkvloer gemonteerd (?? m)		Diergeneeskunde GD	Na vervanging door de Philips Ingenia 1,5 Tesla: 500/500/500			groen
19	Gezelschapsdieren Yalelaan 108		CT scan	Philips Secura	HJG	???	op werkvloer gemonteerd (?? m)		Diergeneeskunde GD	Dit apparaat werkt bij een geheel andere golflengte, er zijn derhalve geen problemen te verwachten.			groen
20	Gezelschapsdieren Yalelaan 108	Gamma camera	Gamma camera	Philips Skylight		???	op werkvloer gemonteerd (?? m)		Diergeneeskunde GD	Dit apparaat werkt bij een geheel andere golflengte, er zijn derhalve geen problemen te verwachten.			groen
21	Gezelschapsdieren Yalelaan 108	kamer 0.282	Forceplaat	Kistles, Type 9261		kamer 0.282	in vloer gestort (?? m)		Diergeneeskunde GD	De contactpersoonverwacht, gezien de frequentie van het magneetveld (0 Hz) en de werkfrequentie van de signalen, geen problemen.			groen
22	Gezelschapsdieren Yalelaan 108	kamer 0.287	Bio-elektrische Amplifier (7 stuks)	Nilton Kohden	AB-601G	kamer 0,287	1,0		Diergeneeskunde GD	De contactpersoonverwacht, gezien de frequentie van het magneetveld (0 Hz) en de werkfrequentie van de signalen, geen problemen.			groen
23	Gezelschapsdieren Yalelaan 108		analoge, stationaire operatiemicroscop (2 stuks)	Möller-Wedel		K19/20 150(+/-37,5)	NTB		Dip. ECVO, Afdeling oogheelkunde	Deze apparatuur maakt gebruik van lichtbundels en zijn derhalve niet gevoelig voor EMI			groen
24	Gezelschapsdieren Yalelaan 108		digitale microscop die met een hoofdband wordt gebruikt	Varioscope M5		K19/20 150(+/-37,5)	NTB		Dip. ECVO, Afdeling oogheelkunde	Deze apparatuur maakt gebruik van lichtbundels en zijn derhalve niet gevoelig voor EMI			groen
25	Gezelschapsdieren Yalelaan 108		electroretinografie-apparatuur (?? stuks)			K19/20 150(+/-37,5)	NTB		Dip. ECVO, Afdeling oogheelkunde	Dit apparaat werkt bij een geheel andere golflengte, er zijn derhalve geen problemen te verwachten.			groen
26	Jeannette Donker-Voet gebouw		elektrofysiologie-opstellingen (6 stuks)	HEKA en Axon Instruments	versterkers van HEKA (EPC-7 en EPC-10) en	L15/16 127,5(+/-22,5)	begane grond (0 m??)		IRAS	Volgens de contactpersoon zijn er geen EMC problemen te verwachten.			groen
27	Nieuw Gildestein	kamer 304	een aantal microscopen, 1			150 – 200	10,0		Institute for Risk Assessment Sciences,	De contactpersoon heeft gezegd dat dit wordt uitgezocht. Verwacht wordt dat de microscopen			groen

Gevoelige apparaten in relatie tot EMI en Trillingen in De Uithof d d 27 februari 2014 versie 6.0.xlsx

nr. [1]	gebouw	ruimte	Apparatus	Fabricant	Type	Distance to tramline [m]	Height apparatus [m] (tramline = 0 m)	Contactperson	Faculty/Facility	Immunity level (0 Hz B-field in x- / y- / z- direction in [nT] (peak-peak value) [2])	Measured background noise in [nT] (peak-peak value) [4]	status v.w.b. EMC [16]	kleur trillingen [17]
			Biacore en 2 Quanta analyse apparatuur met een ingebouwde laser opnemer en 3 LC-MS apparaten						Division Veterinary Public Health	gebruik maken van lichtbundel. In dat geval zijn geen problemen te verwachten.			
28	Androclusgebouw		elektronenmicroscop	FEI	TEM CM-10	285	6,0		DGK	300/300/300			groen
29	Androclusgebouw	kamer O123	een multiphoton of een confocale lasermicroscop	-	-	285	6,0		DGK	Deze apparatuur maakt gebruik van lichtbundels en zijn derhalve niet gevoelig voor EMI			groen
30/31	AZU	ultrasound echo apparatuur	ultrasound echo apparatuur	Visual Sonics	-	-	-		UMC Hart & Longen	[13]	-		blauw
37	Nieuw Gildestein	398	MRI	AGILENT Varian	4,7 T [6]	≈ 80/90	≈ 8/9		Imaging and Spectroscopy Group, Image Sciences Institute / in Vivo	71.4 nT/direction	-		groen
37	Nieuw Gildestein	398	MRI	AGILENT Varian	9.4 T	≈ 80/90	≈ 8/9		Imaging and Spectroscopy Group, Image Sciences Institute / in Vivo	250 nT/direction	-		groen
39	AZU	E00	MRI (5 x)	Philips	1,5T, 1T	40 - 70(+/-15)	??		UMCU	41 m [7], [9] Input Philips: 1500 nT for the most sensitive (horizontal) direction	± 40		groen
40	AZU	Q00	MRI (6 x)	Philips	1,5T	20-50(+/-15)	??		UMCU	41 m [7], [9] Input Philips: 1500 nT for the most sensitive (horizontal) direction	± 40		groen
41	SRON								SRON (Netherlands Institute for Space Research)	Volgens de contactpersoon zal er naar verwachting geen hinder optreden bij de apparaten van SRON.			groen
42	Nieuw Gildestein	geconditioneerde weegkamer (melding ontvangen op 1311-2009 jl.)	IRAS						Institute for Risk Assessment Sciences in gebouw "Nieuw Gildestein"	V.w.b. EMC worden er geen problemen verwacht; wellicht wel voor trillingen.			groen
43	AZU	CBOI nieuwbouw	MRI (5 x)	Philips	1,5T		14 ??		UMCU	Input Philips: 500 nT for the most sensitive (horizontal) direction			geel
44	Androclusgebouw	toekomstige locatie in androclusgebouw, in 2010 nog in Nieuw Gildestein	AFM			285	6,0		DGK		-		groen

Gevoelige apparaten in relatie tot EMI en Trillingen in De Uithof d d 27 februari 2014 versie 6.0.xlsx

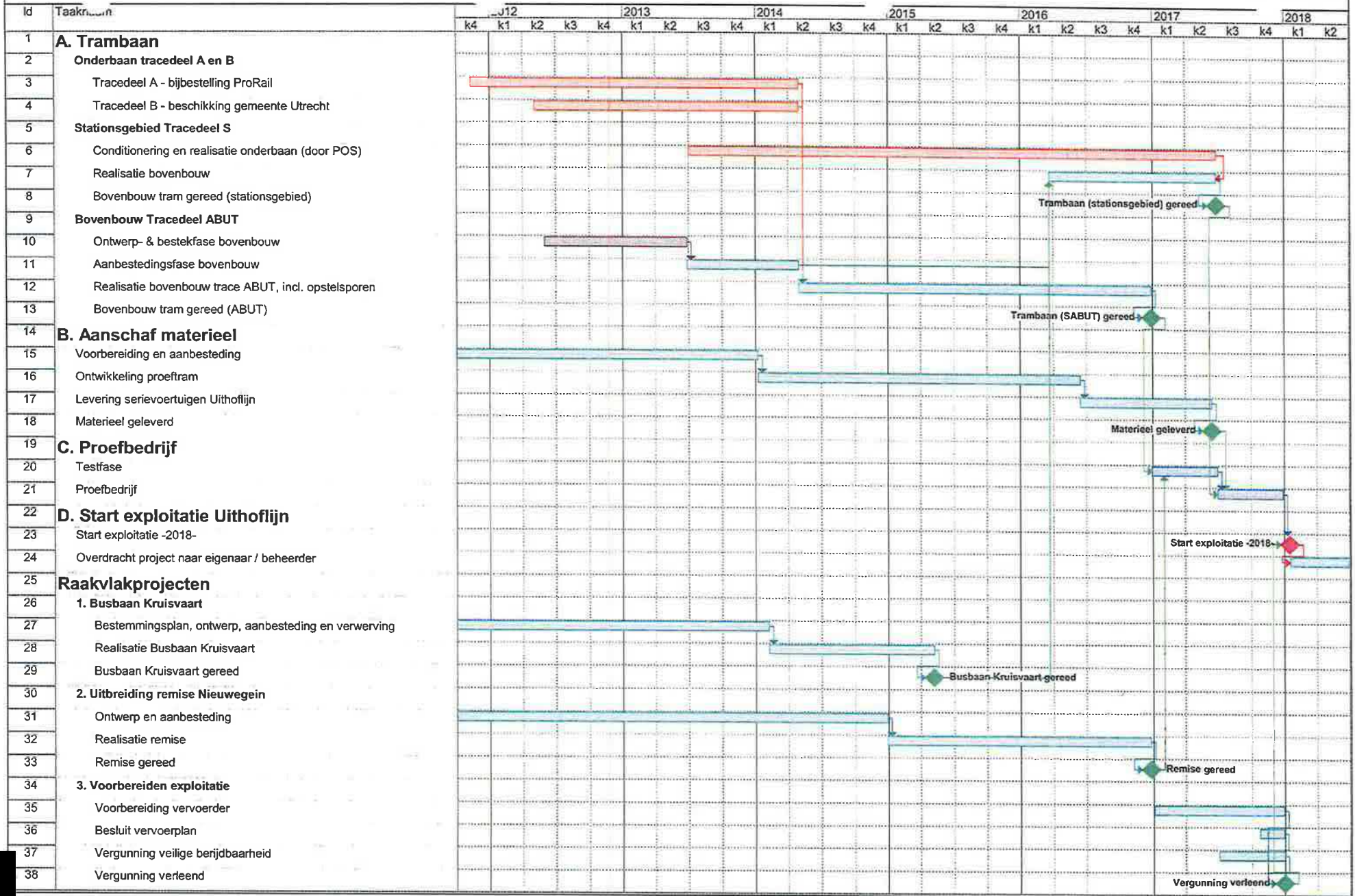
nr. [1]	gebouw	ruimte	Apparatus	Fabrikant	Type	Distance to tramline [m]	Height apparatus [m] (tramline = 0 m)	Contactperson	Faculty/Facility	Immunity level (0 Hz B-field in x- / y- / z- direction in [nT] (peak-peak value) [2])	Measured background noise in [nT] (peak-peak value) [4]	status v.w.b. EMC [16]	kleur trillingen [17]
45	Kliniek Gezelschapsdieren, prof. dr. H. Jakobgebouw	Yalelaan 108, 07.07, Radiotherapeutisch lab	MRI + versneller	Philips / Elekta	Lineaire versneller 10MV	≈ 100	1,3		DGK, Universitaire Kliniek voor Gezelschapsdieren, afdeling Diagnostische Beeldvorming, Misdorp Centrum voor Veterinaire Radiotherapie.	Voor versneller n.v.t. voor MRI specs niet tijdig ontvangen. Gelet op de afstand tot de trambaan wordt geen probleem verwacht.			groen
46	Kliniek Paard	intern verhuisd binnen Yalelaan 112 in 2012	MRI	Philips	Ingenia 1,5 T Omega SP	150	0,0		DGK	500/500/500			groen
47	Rekencentrum Energiecentrale UMC		Computersystemen / Racks	Dell, Fujitsu, SUN	Diverse typen	2,5			UMCU				groen

- 1 The assessment of all the apparatus is based on calculated magnetic fields under normal conditions. The situation that a station that supplies the electrical power for the tramway falls out or is switched off is not taken into account due to the likelihood that this event will take place during operating hours is lower than once a year. Since the powersupply of the tram is divided into sections current circuits will hardly change when above event happens.
- 2 The difference in amplitude as a function in time is taken into account and not just the absolute magnitude, max hold or a top value. The parties involved (the suppliers included) should make clear whether the given fluctuation can be attenuated sufficiently by (the control system of) the apparatus. As said, not only the maximum amplitude should be considered but the gradient, the dB/dt, as well.
- 4 This is the maximum in fluctuation (peak-peak value) which is measured. Some non-structural peaks are not taken into account. The measured field is the resultant of the B-field in the three directions ($B_r = \sqrt{B_x^2 + B_y^2 + B_z^2}$). Note that the background noise depends on the metallic objects that are in the vicinity
- 5 Bruker has given detailed information based on measurements recently performed. The minimum value is 18 nT in the vertical direction.
- 6 The supplier of extra active shielding states that with huge coils the fluctuating DC magnetic field, induced by the tramline, can be attenuated. The supplier also states that in advance nothing can be said as to whether the attenuation will be sufficient enough. A measurement should give an answer to this. The contact person mentioned that moving is an option.
- 7 The suppliers mentioned that if the current (fluctuation) through the Overhead line is less than 2.000 A and the weight of the tram is less than 34.000 kg, there will be no disturbances as from the given distance from the track.
- 8 There could be some problems with the Panorama 1.0 T, the supplier has said. What to do should involve a test (etc.) and eventually might cost a lot.
- 9 Philips point out that one of the MRI's in the building deserves special attention (also 1,5 T?). Magnex magnet used for this apparatus is still in a developing stage and that there is no information about the immunity level of the magnet. Radiotherapy will contact with the supplier in order to sort his out.
- 10 The fluctuations in the magnetic field will not be actively stabilized by the electron microscopes during experiments. Before installation there will be a field measurement in order to get information about the magnetic field at the specific site en there will be a correction of the earth magnetic field. The information of the site measurement gives an answer whether the specification of the apparatus will be met or not. The supplier is asked to give more detailed information about the tolerance of the scopes.
- 11 Due to some problems that already occur concerning high resolution measurements, often these measurements take place at night or in the weekend. The contact person also states that moving can be an option. Whether this only occurs with the Tecnaï 20 scope, is not clear.
- 12 The supplier is asked to give more detailed information about the tolerance of the scopes.
- 13 De ultrasound echo apparatuur komt van het bedrijf Visual Sonics (Canada) en dat geeft aan dat er geen problemen met EM te verwachten zijn. Met grondtrillingen mogelijk wel maar dat is vooraf moeilijk in te schatten.
- 14 De fabrikant geeft de minimale afstand in meter tot de tramlijn indien de tractieafname 2000 A bedraagt. Deze apparatuur wordt dus op een afwijkende wijze beoordeeld. Dit is de afstand waarbuiten er geen effect van aanwezigheid of beweging van ferromagnetische objecten boven 3.400 kg plaatsvindt. Gezien het feit dat een tram algaauw meer ferromagnetisch materiaal bevat, zal deze afstand groter zijn. Hieraan moet worden toegevoegd dat een gemiddelde vrachtwagen of vuilniswagen wellicht ook meer ferromagnetisch materieel bevat.
- 15 The STA-R meets the requirement of the EMC 89/336/EEC on electromagnetic compatibility. More precisely it meets the European Standard Organization of CENELEC standard EN 61326-1:2006. Concerning the vibration: it might have a negative impact on ball oscillation; this depends on the vibration power. The magnetic field might have influence on the ball oscillation, this is the most critical impact. The STA-R has been tested in a magnetic field of 30 A/ meter without any impact on ball oscillation. Concerning the electrical current loose the STA-R has been tested by applying 90 Volts AC (instead of 230 VAC) during 200 ms without any impact on the functioning. The same result was obtained during 20 ms total current loose (zero voltage on input).
- 16 "Rood" houdt in dat vrijwel zeker hinder te verwachten is; "geel" dat wellicht hinder te verwachten is; "groen" geeft aan dat geen hinder te verwachten is; "blauw" betekent dat er (nog) geen gegevens geleverd zijn. Met de ontworpen sectionering is er geen overschrijding van de immuniteitswaarde meer, dus alles is groen
- 17 "Geel" houdt in dat wellicht hinder te verwachten is, die is weg te nemen met maatregelen bij de apparatuur zelf. "Groen" geeft aan dat geen hinder te verwachten is. "Blauw" betekent dat er geen gegevens met betrekking tot trillingen bekend zijn.
- 18 Om een kleine kans tot nul te reduceren zijn een paar simpele maatregelen voldoende; A: Er wordt voor gezorgd, dat de trams in beide richtingen in de verkeersregeling maximale prioriteit krijgen. Voor zowel trams die van de halte vertrekken in oostelijke richting als trams die naar het westen op de halte toerijden, wordt er in de verkeersregeling voor gezorgd, dat zij niet vóór de stopstreep tot stilstand komen. B: Voor de trams naar het oosten levert dat een maximale stroomopname op de grootst mogelijke afstand van Kruyt, want hoe eerder hij de baansnelheid bereikt, des te eerder neemt de stroom significant af. Voor de trams naar het westen levert dat op, dat er geen acceleratie vanaf de stopstreep nodig is en dat met relatief lage stroomopname naar de halte kan worden gereden; • voor trams naar het oosten wordt (ofwel door een halte-vertreksignaal, ofwel met behulp van het tramlicht van de VRJ) één en ander zo geregeld, dat er in het Kruyt-Bloembergen segment zich niet twee trams tegelijk bevinden.

Integrale Projectplanning

Uithoflijn

Dr : 15-3-2012



Bijlage 4

Bylage 5



figuur 12.1 – lengte van de compensatiesecties wel (+M) of niet in combinatie met additionele maatregelen

Referentiefasering

+

BLVC-kader

De Uithof

11 december 2013

wij bouwen aan de

uithoflijn

Regio Utrecht

Gemeente Utrecht

Bylage 6

Doel BLVC-kader

Borgen dat tijdens de realisatie Uithoflijn:

- De Uithof bereikbaar blijft voor alle modaliteiten.
- De hinder voor 'bewoners en bezoekers' op acceptabel niveau blijft
- De veiligheid gegarandeerd wordt
- Er heldere procesafspraken zijn over wie wat communiceert (nog uitwerken)

wij bouwen aan de

Uitgangspunten BLVC-kader

- Tijdelijke busbaan aanleggen
- Fietsers omleiden naar achterzijden
- Auto-infrastructureur ongemoeid laten
- Ruimte vrijhouden langs gebouwen
- Werkplek afschermen
- Gefaseerd werken

wij bouwen aan de

Proces BLVC-kader

- BLVC-eisen in DO gereviewed met Uithof partners
- BLVC-plan opstellen (Movares) i.s.m. partners
- BLVC-plan als basisvariant meegeven aan aannemer

wij bouwen aan de

uithoflijn

Regio Utrecht

Commissie Utrecht

Uitgangspunten referentieplanning

- Kruisingen Universiteitsweg / Heidelberglaan en de op/afrit A28 zijn cruciaal voor de verkeerafwikkeling gemotoriseerd verkeer
- Tijdelijke Busbaan via Leuvenlaan of Cambridgelaan niet haalbaar, zie DO feb. 2013
- Bouwwerkzaamheden Padualaan/Heidelberglaan kort en bondig
- Versturende bouwwerkzaamheden (trillingen/geluid) vooral tussen 07.00 en 10.00 uur (denk aan de ziekenhuisbewoners)
- Bouwverkeer mag busbanen gebruiken mits geen verstoring exploitatie. Degene die nu op de busbaan mogen (taxi, ambulances, etc) mogen ook op de tijdelijke busbanen.

wij bouwen aan de

uithoflijn

Regio Utrecht



Uitgangspunten referentieplanning

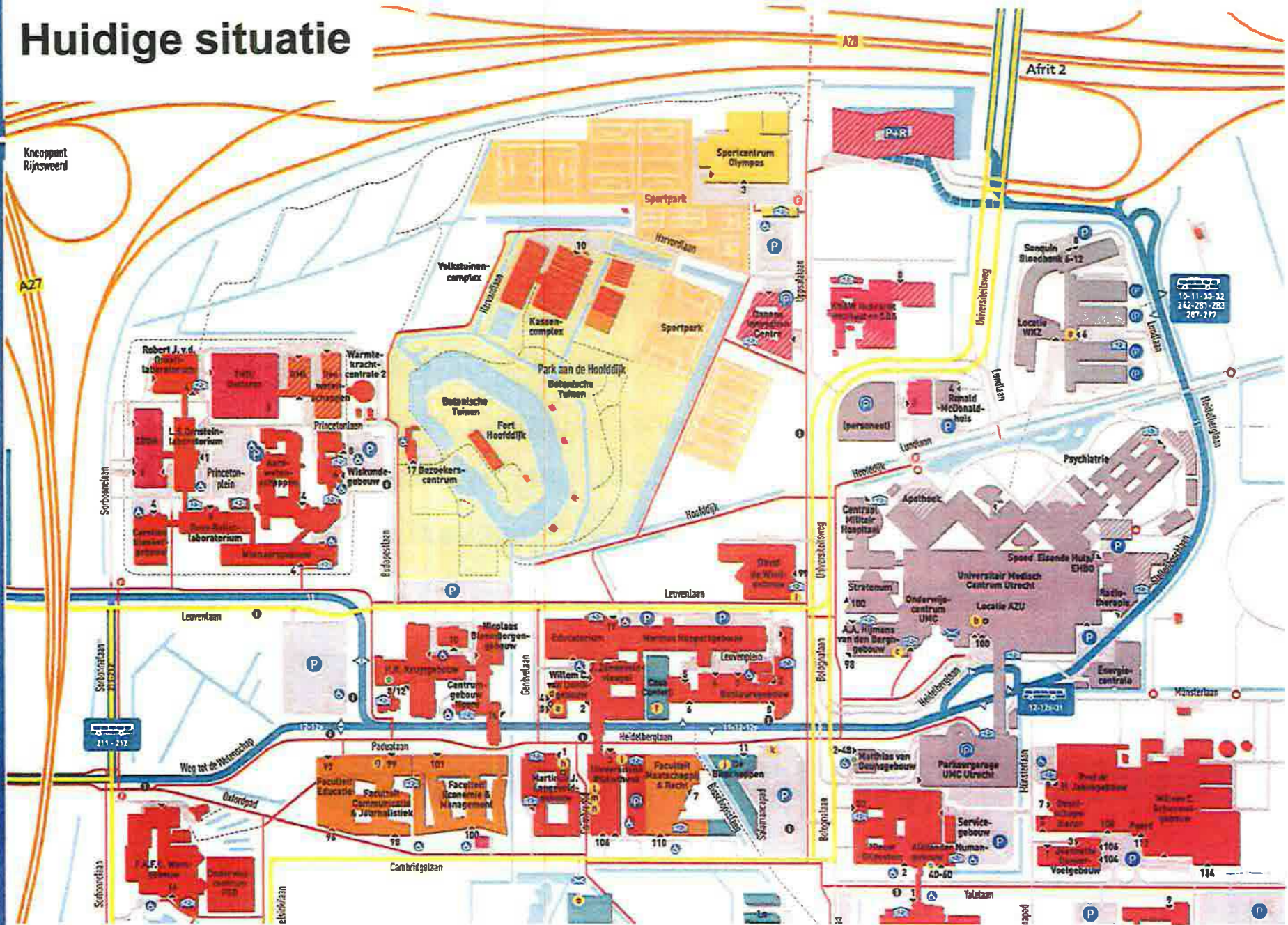
- Daar waar fietspaden het bouwterrein kruisen komt ook een voetpad
- (Tijdelijke) hoofdfietsroute van goede kwaliteit
- Bouwhekken grenzend aan het trottoir (publieke ruimte) op de Heidelberglaan afwerken met gesloten panelen (geen Herashekwerken) ter voorkoming van fietsparkeren
- Bouwverkeer PMC ook door de nieuwe tunnel onder de Universiteitsweg

wij bouwen aan de

uithoflijn



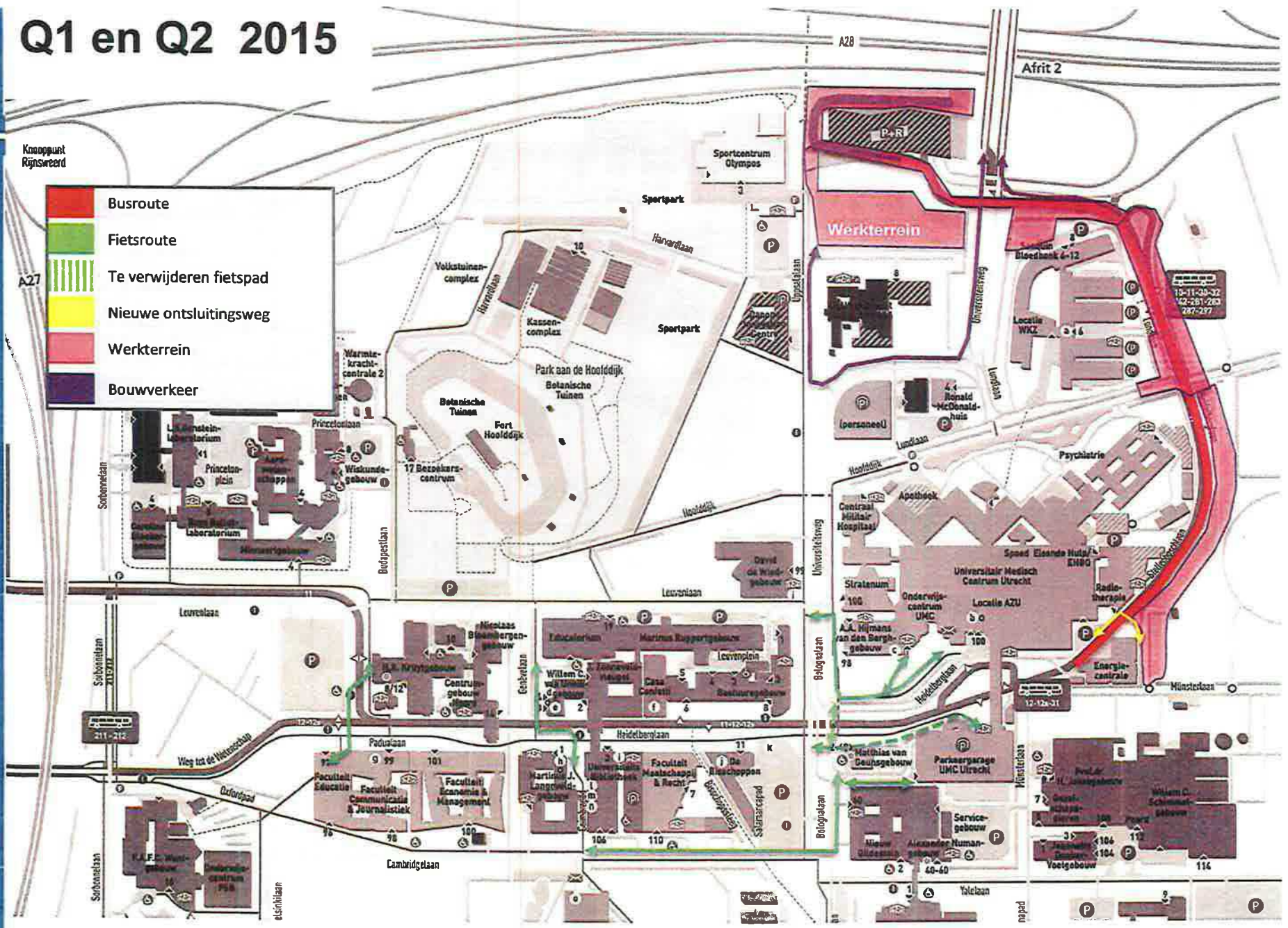
Huidige situatie






Q1 en Q2 2015

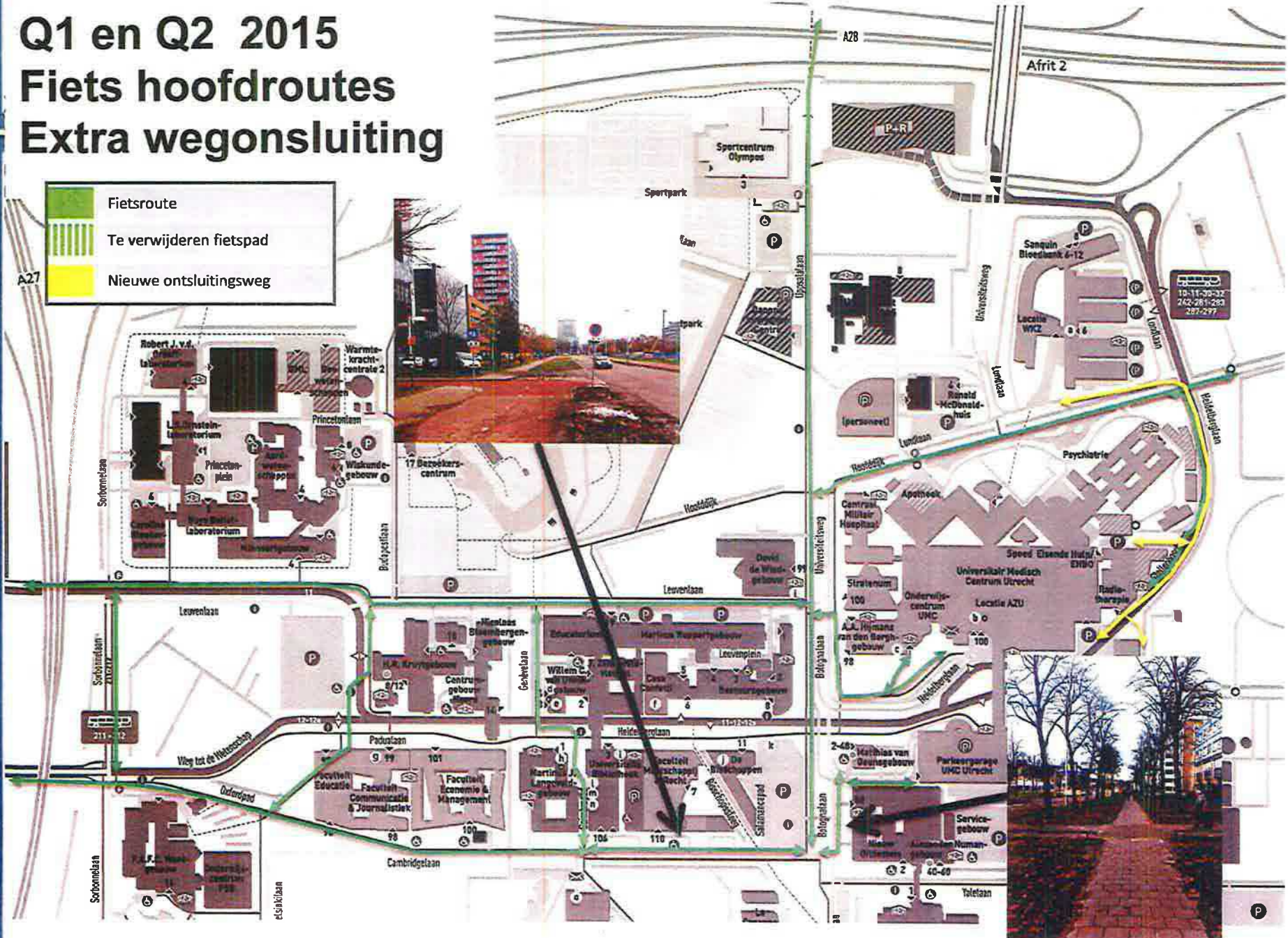
Knooppunt
Rijnsweerd

- Busroute
- Fietsroute
- Te verwijderen fietspad
- Nieuwe ontsluitingsweg
- Werkterrein
- Bouwverkeer

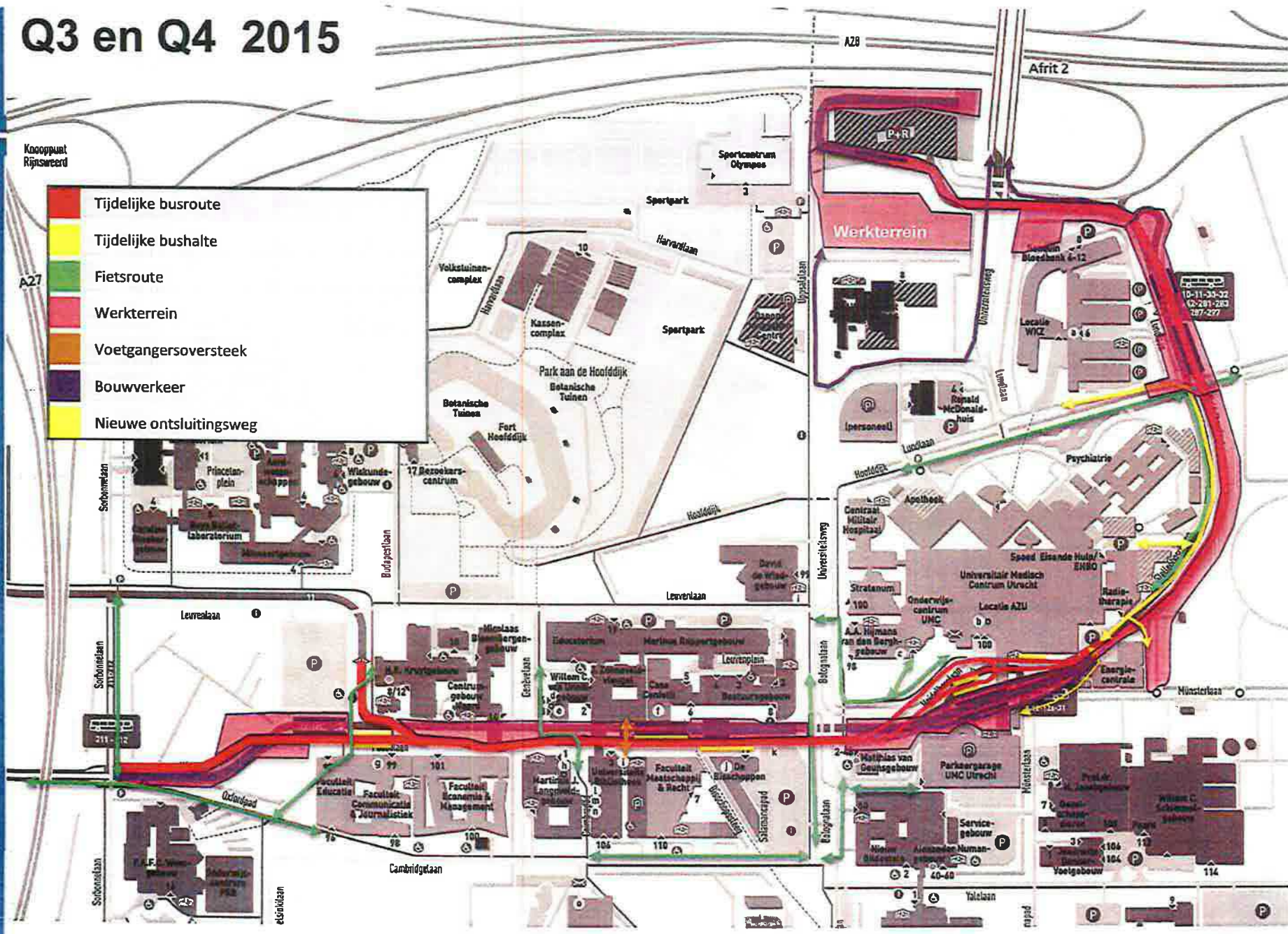


Q1 en Q2 2015 Fiets hoofdroutes Extra wegonssluiting

-  Fietsroute
-  Te verwijderen fietspad
-  Nieuwe ontsluitingsweg



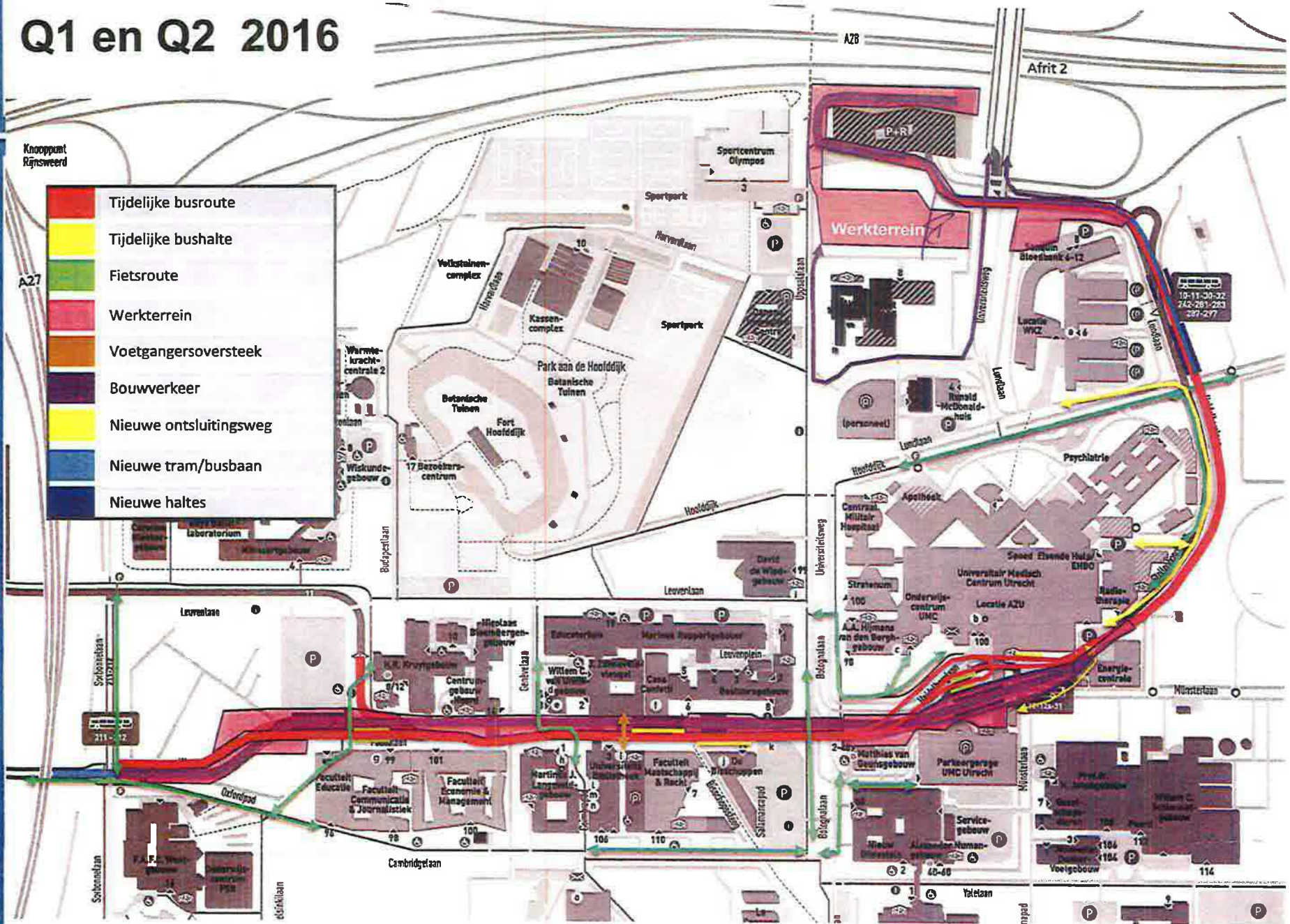
Q3 en Q4 2015



Q1 en Q2 2016

Knooppunt
Rijnsweerd

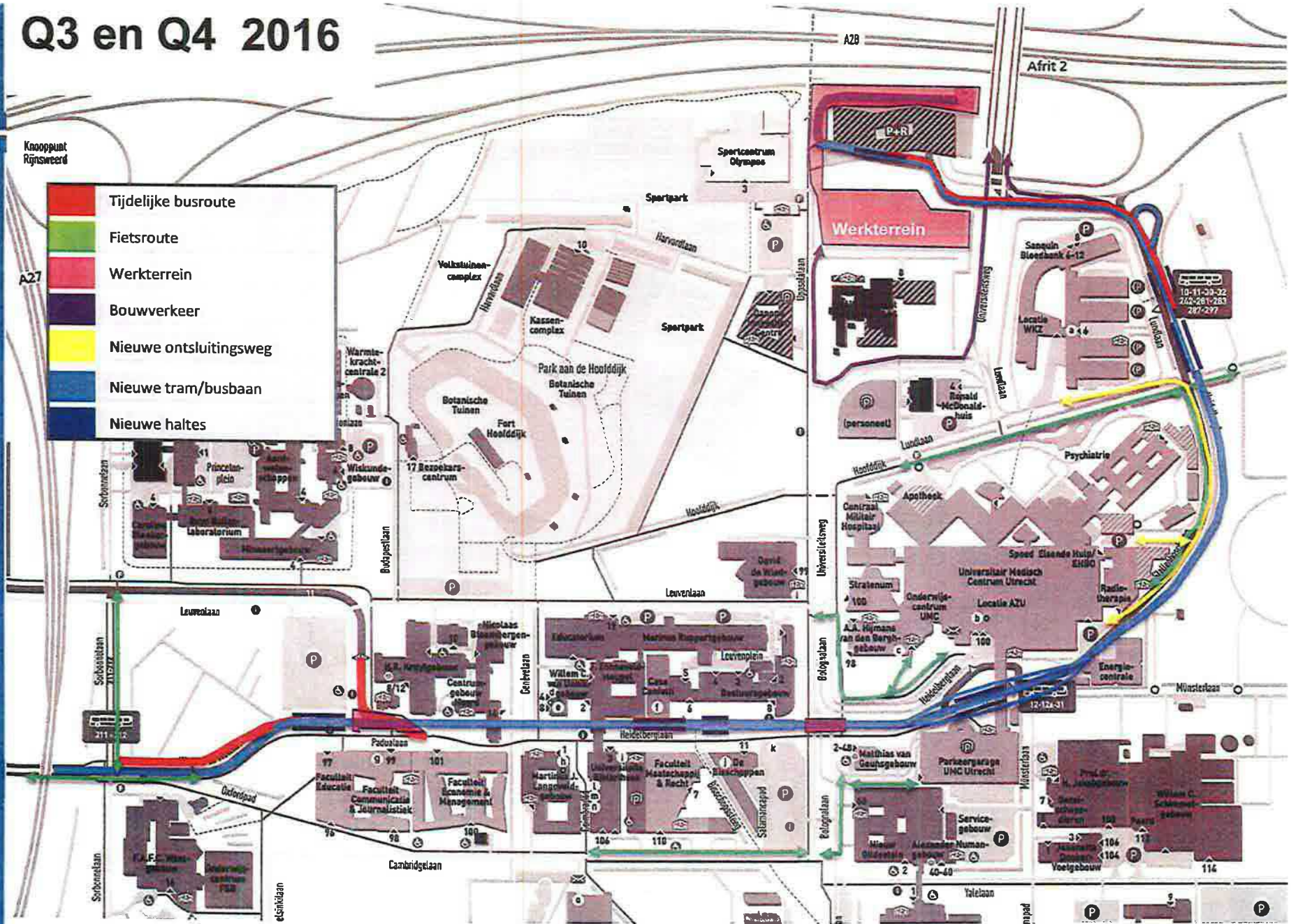
- Tijdelijke busroute
- Tijdelijke bushalte
- Fietsroute
- Werkterrein
- Voetgangersoversteek
- Bouwverkeer
- Nieuwe ontsluitingsweg
- Nieuwe tram/busbaan
- Nieuwe haltes



Q3 en Q4 2016

Knooppunt Rijnswaard

- Tijdelijke busroute
- Fietsroute
- Werkterrein
- Bouwverkeer
- Nieuwe ontsluitingsweg
- Nieuwe tram/busbaan
- Nieuwe haltes

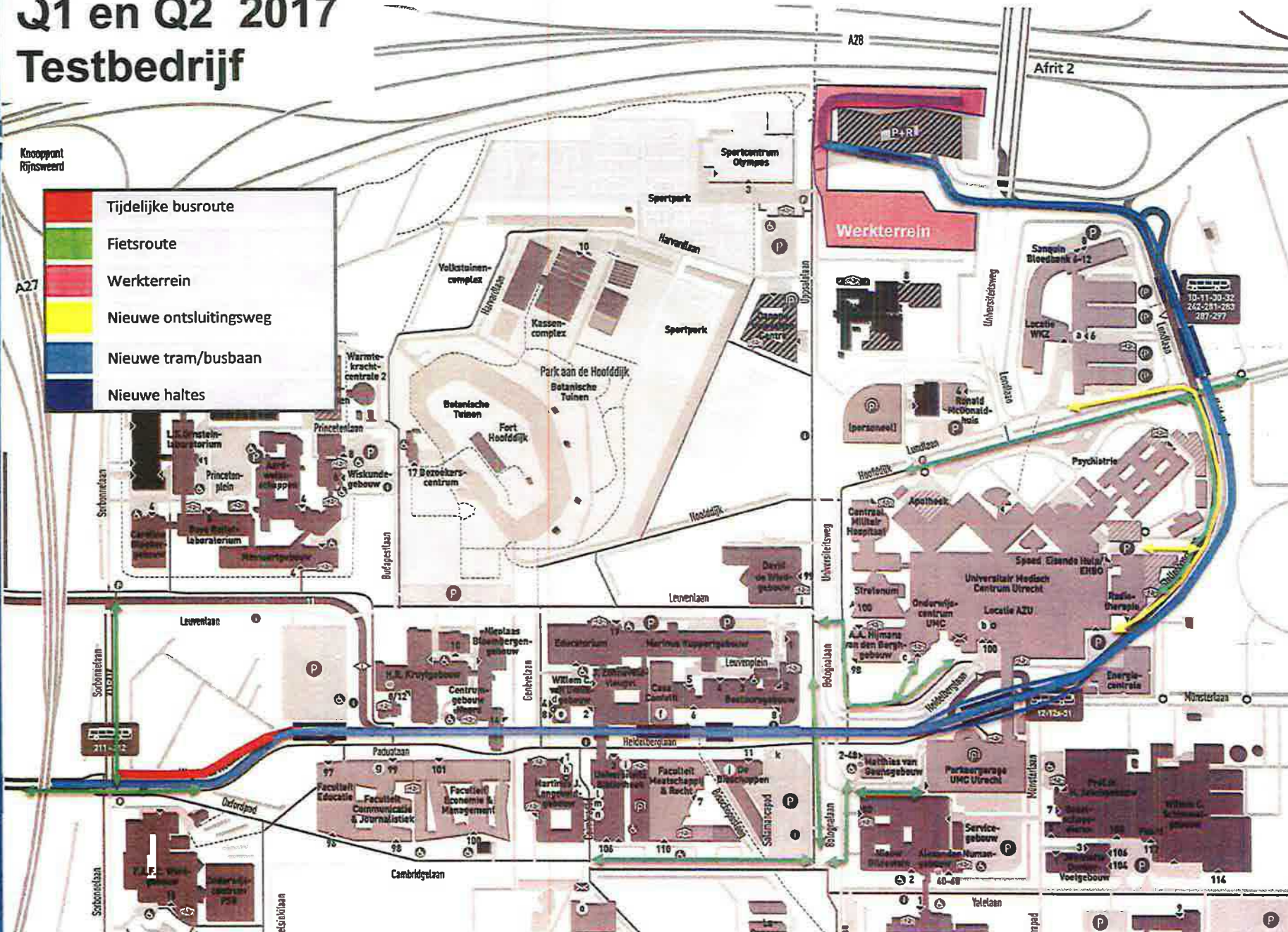


10-11-20-32
242-261-283
287-297

Q1 en Q2 2017 Testbedrijf

Knooppunt
Rijnsweerd

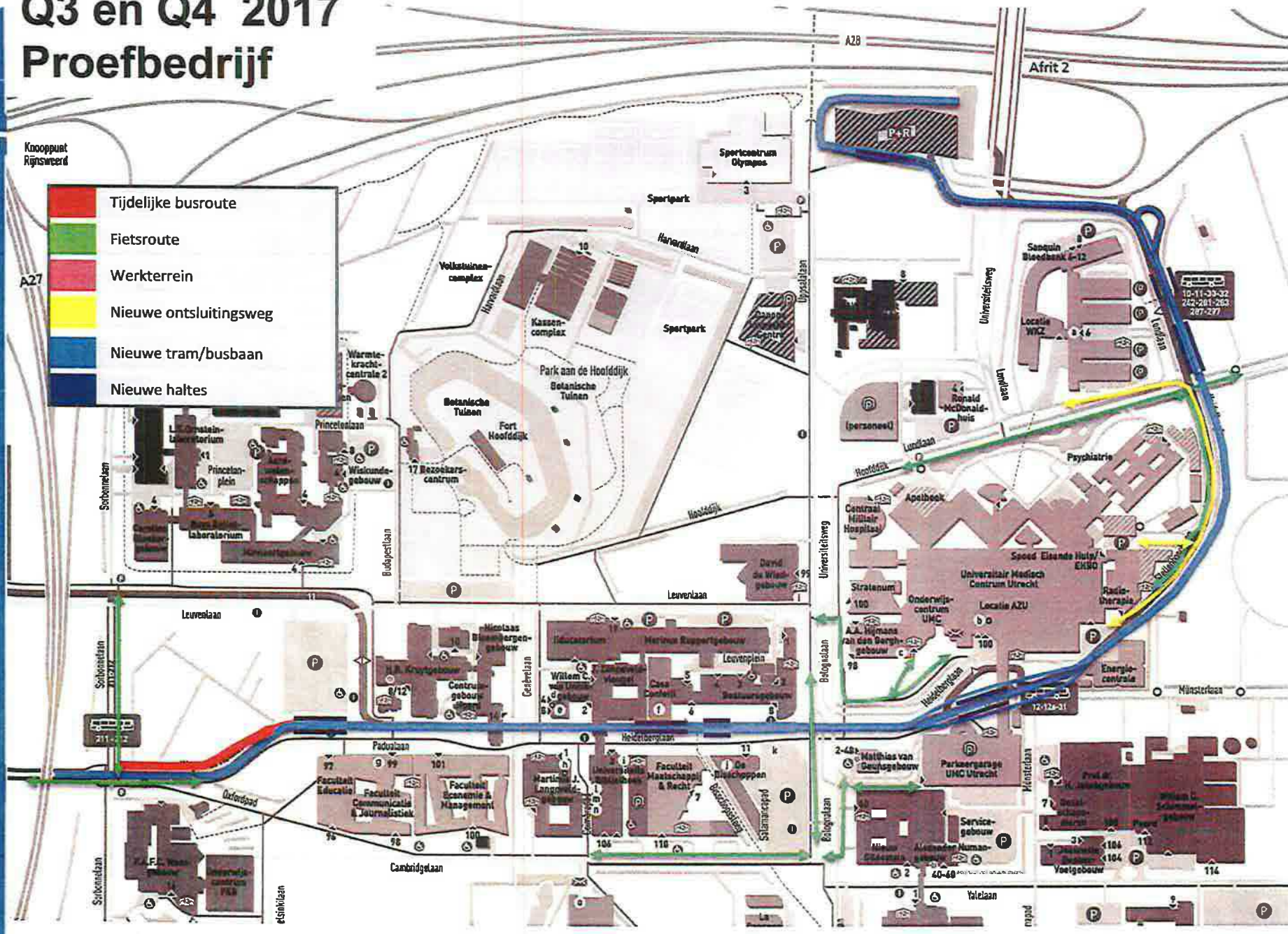
- Tijdelijke busroute
- Fietsroute
- Werkterrein
- Nieuwe ontsluitingsweg
- Nieuwe tram/busbaan
- Nieuwe haltes



Q3 en Q4 2017 Proefbedrijf

Knooppunt
Rijnswaard

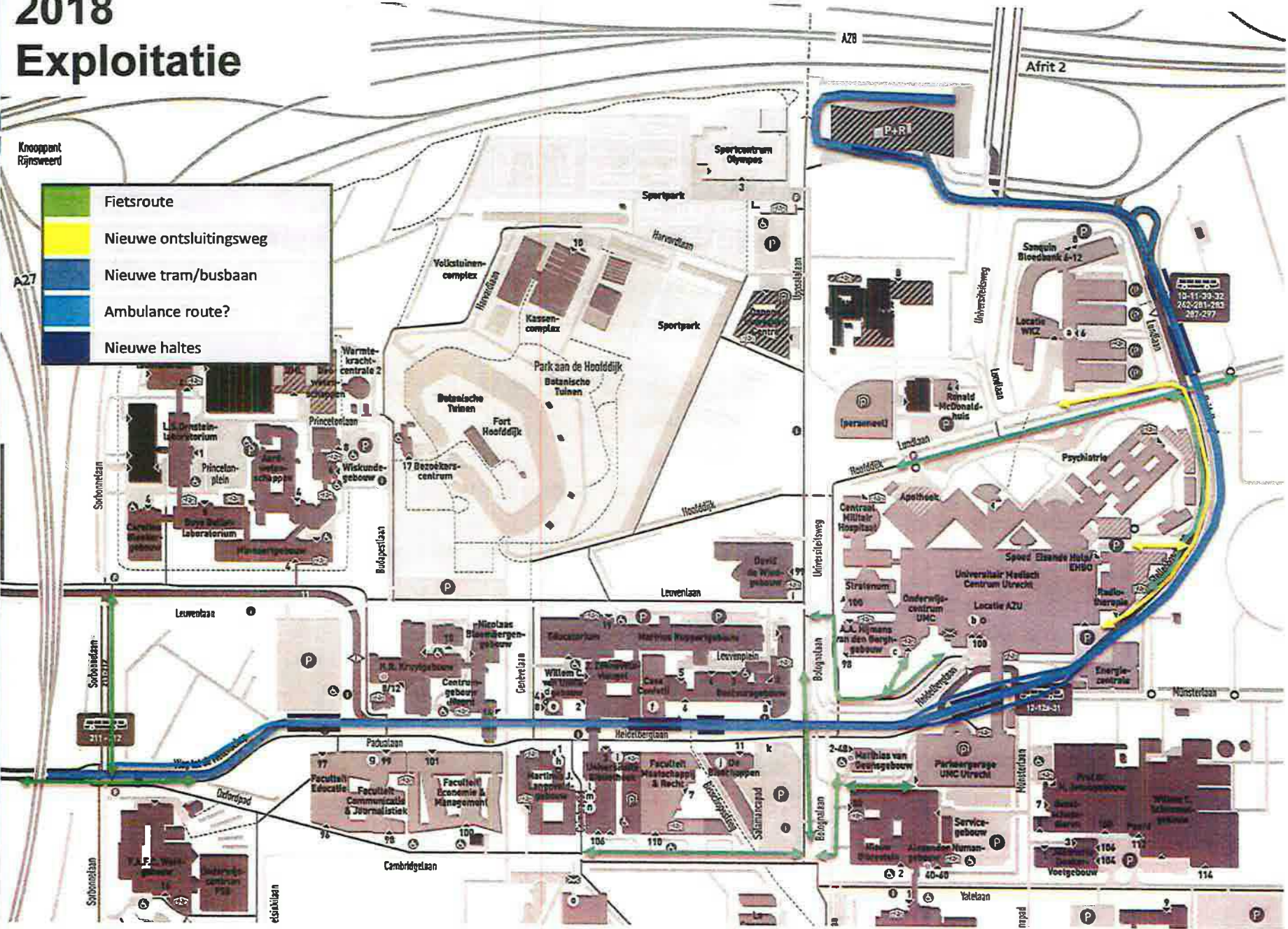
- Tijdelijke busroute
- Fietsroute
- Werkterrein
- Nieuwe ontsluitingsweg
- Nieuwe tram/busbaan
- Nieuwe haltes



2018 Exploitatie

Knooppunt
Rijnsweerd

-  Fietsroute
-  Nieuwe ontsluitingsweg
-  Nieuwe tram/busbaan
-  Ambulance route?
-  Nieuwe haltes



Conclusies t.a.v. belangrijke gestelde eisen

- 1 Een gefaseerde afsluiting van de kruising Universiteitsweg/Heidelberglaan ✓
- 2 Goede doorstroming voor bus, fiets en voetgangers ✓
 - A. Minimaal 3 oversteken van min. 4m breed voor voetgangers op de Heidelberglaan ✓
 - B. Toegankelijkheid fietsenstallingen en 'dwingende fietsroutes', inclusief fietsoversteek bij de Genevelaan/Coimbrapad ✓
 - C. De P+R blijft bereikbaar voor bussen.
- 3 Maximale reistijd auto in de spits is 4 maal zo lang t.o.v. tijd bij vrije doorstroming (huidig 2.5) ✓
- 4 Vanuit de brandweerkazerne zijn het WKZ en het UMC binnen 2 minuten bereikbaar ✓
- 5 Het ziekenhuis is te allen tijde bereikbaar (bus 11 en ambulance in het bijzonder). De ambulance heeft een vlakke bereikbaarheid ✓
- 6 De energiecentrale blijft bereikbaar voor bevoorrading ✓
- 7 Geen voetgangersverbinding tussen UMC Utrecht en Diergeneeskunde ✓
- 8 6 m. vrije ruimte bij de hoofdingangen ✓
- 9 De panden van de HU (Heidelberglaan 7, Padualaan 99 en 101) zijn bereikbaar met bouwverkeer via de Cambridgelaan ✓

wij bouwen aan de

uithoflijn

Regio Utrecht



Conclusies t.a.v. belangrijke wensen

- 1 Alternatieve routes openbaar vervoer mogen niet leiden tot meer dan 10% extra reistijd ✓
- 2 Alternatieve haltes binnen 100 m. van de huidige haltes ✓
- 3 Het faseringsplan dient te worden afgestemd met de bouwwerkzaamheden van het PMC ✓
- 4 Het tracédeel tussen Sorbonnelaan en Padualaan (schapenwei) krijgt bij de aanleg van de trambaan geen asfalt (mogelijke ambulanceroute) ✗

wij bouwen aan de

UITVOERINGSOVEREENKOMST UITHOFLIJN IN STATIONSGBIED

tussen Bestuur Regio Utrecht en Gemeente Utrecht ter zake van de aanleg van de Uithoflijn in het Stationsgebied.



Ondergetekenden:

Bestuur Regio Utrecht, een plusregio als bedoeld in Hoofdstuk 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 door de voorzitter van het Algemeen Bestuur, mr. J.H.C. van Zanen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder, dhr. A.J. Gerritsen, tevens handelend ter uitvoering van het besluit van het Dagelijks Bestuur d.d. [] hierna te noemen: (het) BRU

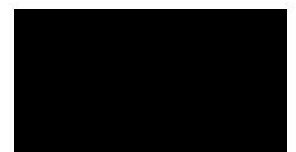
en

De publiekrechtelijke rechtspersoon de Gemeente Utrecht, gevestigd te Utrecht, te dezen krachtens art. 171 Gemeentewet en de machtiging van de Burgemeester rechtsgeldig vertegenwoordigd door mr. drs. V. Everhardt, Wethouder van de Gemeente Utrecht, tevens handelend ter uitvoering van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders d.d. [], hierna te noemen: (de) Gemeente

en gezamenlijk te noemen: Partijen

Overwegende dat:

1. de Raad van Gemeente op 11 december 2003 het Masterplan stationsgebied heeft vastgesteld en 4 november 2004 heeft geactualiseerd, waar vertrambare busbanen onderdeel van uitmaakten met een beoogd tramtracé langs de westzijde van het treinstation Utrecht Centraal inclusief een beoogd tramstation aan de westzijde van het treinstation Utrecht Centraal;
2. het College van Burgemeester en Wethouders op 27 juni 2006 het definitief ontwerp van de OV-Terminal voor het Stationsgebied heeft vastgesteld en ter kennis heeft gebracht van de betreffende raadscommissie, waarin het eindpunt van de SUNIJ-lijn is gesitueerd aan de westkant van het station;
3. de Raad van Gemeente op 7 mei 2009, met het oog op de voortgang van de ontwikkeling van het Stationsgebied, heeft besloten tot een tracéwijziging van de SUNIJ-lijn in het Van Sijpesteijnkwartier, waarmee BRU bij brief van 16 april 2009 heeft ingestemd;
4. het College van Burgemeester en Wethouders van Gemeente op 22 juni 2010 en het Dagelijks Bestuur van BRU op 28 juni 2010 in afwijking van het Masterplan en het Structuurplan het tracé van de Uithoflijn en de koppeling met de SUNIJ-lijn in het Stationsgebied via de oostzijde van het treinstation Utrecht Centraal hebben vastgesteld;
5. op 15 juni 2011 het Algemeen Bestuur van BRU het principebesluit heeft genomen voor de vertramming van de HOV-verbinding tussen Utrecht Centraal en P+R De Uithof, en 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 de op 11 juni 2013 ontvangen subsidiebeschikking;
6. 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, en om eerder beschikbaar gestelde budgetten voor de



- busbaan HOV Om de Zuid te oormerken voor de Uithoflijn, en om de Uithoflijn in het Stationsgebied in te passen aan de oostzijde van het treinstation Utrecht Centraal, waarmee met dat laatste een eerder besluit van het College wordt bevestigd;
7. op 18 april 2012 het Algemeen Bestuur van BRU het uitvoeringsbesluit heeft genomen voor de aanleg van de Uithoflijn;
 8. op 20 juni 2012 BRU en Gemeente de Bestuursovereenkomst Uithoflijn hebben ondertekend;
 9. in de Bestuursovereenkomst is beschreven dat voor de verschillende Tracédelen van de Uithoflijn Uitvoeringsovereenkomsten moeten worden gesloten, waarvan het Tracédeel in het Stationsgebied er een van is;
 10. in artikel 3.5.1 van de Bestuursovereenkomst is aangekondigd dat Partijen in de Uitvoeringsovereenkomst voor het Stationsgebied nadere afspraken zullen maken over de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor de aanleg van de Uithoflijn in het Stationsgebied;
 11. na het sluiten van deze Uitvoeringsovereenkomst Partijen nadere afspraken zullen maken en die zullen vastleggen in Bijbestellingen van BRU bij Gemeente en/of Bijbestellingen van Gemeente bij BRU en/of werkafspraken en/of beheerovereenkomsten;
 12. in deze Uitvoeringsovereenkomst de uitgangspunten van de verdere samenwerking tussen BRU en Gemeente en meer in het bijzonder tussen de Projectorganisatie Uithoflijn en de Projectorganisatie Stationsgebied voor de aanleg van de Uithoflijn in het Stationsgebied worden vastgelegd;
 13. de gewijzigde tramtracés ten behoeve van de Uithoflijn en de verplaatsing van het beoogde tramstation naar de Centrumzijde van station Utrecht Centraal tot ingrijpende wijzigingen in het Stationsgebied leidt, welke verschillende kosten met zich meebrengen;
 14. de aanleg van de Uithoflijn als tramlijn in plaats van als busbaan leidt tot vermindering van de flexibiliteit in de bouwfasering van het Stationsgebied en tot de noodzaak van bijzondere faseringsmaatregelen;
 15. de in voorgaande leden genoemde wijzigingen en gevolgen tot aanzienlijke Gevolgkosten voor het project Stationsgebied Utrecht van Gemeente leiden;
 16. als gevolg van het bezwaar dat is gemaakt tegen het bestemmingsplan Van Seijpesteijnkade, waarover de Raad van State op 1 oktober 2014 uitspraak heeft gedaan, het noodzakelijk was om de APS-planning en de planning van de Uithoflijn te herzien, waardoor de start van de exploitatie van de Uithoflijn is gewijzigd in medio 2018, zoals aangegeven in de brief van het college van Burgemeester en Wethouders aan de commissie Stad en Ruimte d.d. 7 oktober 2014 en de bevestiging van de gewijzigde datum in de Allonge op de Bestuursovereenkomst Uithoflijn d.d. 26 november 2014;
 17. Partijen in deze Overeenkomst afspraken maken over de aanleg van de Uithoflijn in het Stationsgebied, raakvlakken tussen de Uithoflijn en het Stationsgebied, de Bijbestelling(en) van BRU bij Gemeente, Bijbestelling(en) van Gemeente bij BRU en de Gevolgkosten;
 18. Gemeente met de in deze Overeenkomst gemaakte afspraken over de Gevolgkosten de kosten van derde partijen met die partijen kan afhandelen;
 19. BRU in beginsel bereid is om overbouwning van de traminfrastructuur van de Uithoflijn in het Stationsgebied en/of het Tram-/busstation Utrecht Centraal Centrumzijde toe te staan.

Artikel 1 Begrippen

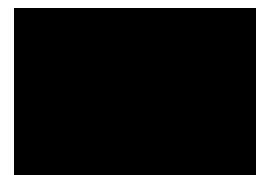
Op deze Overeenkomst zijn de definities van toepassing zoals opgenomen in de Bestuursovereenkomst, behoudens indien daar hieronder van wordt afgeweken.

(deze/de) Overeenkomst Deze Uitvoeringsovereenkomst

Daarnaast zijn in deze Overeenkomst de volgende definities van toepassing:

Aangepast DO	Het DO inclusief bijlagen en inclusief de aanpassingen en wijzigingen beschreven in de versie van 8 november 2013, (inclusief de issuelijst naar aanleiding van de review) dat op 3 december 2013 door de Directieraad is vastgesteld en waar op 18 december 2013 de Stuurgroep Uithoflijn kennis van heeft genomen.
APS-overleg	Het Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied (APS) is een in 2003 door het College van Burgemeester en Wethouders ingesteld overlegorgaan tussen de grote investerende partijen in het Stationsgebied en Gemeente. In dit overleg worden onder andere de verschillende programma's, ontwerpen en plannings gepresenteerd en afgestemd.
APS-planning	De planning voor de projecten in het Stationsgebied die het meest recent in het APS-overleg is vastgesteld.
BLVC	Maatregelen in het kader van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie die door de uitvoerende partijen moeten worden uitgevoerd. Het BLVC-plan voor de Uithoflijn in het Stationsgebied Utrecht is vastgesteld in de Directieraad d.d. 21 juli 2014 en aangehecht als bijlage 5.
Bestuursovereenkomst	De Bestuursovereenkomst Uithoflijn tussen BRU en Gemeente, ondertekend op 20 juni 2012.
Bijbestelling van BRU bij Gemeente (POS)	Een separate overeenkomst waarin BRU bij Gemeente (POS) werkzaamheden voor de realisatie van een deel van de realisatie van de Projectscope in opdracht geeft.
Bijbestelling van Gemeente (POS) bij BRU	Een separate overeenkomst waarin Gemeente (POS) bij BRU werkzaamheden in het Stationsgebied die geen onderdeel zijn van de realisatie van de Uithoflijn in opdracht geeft.

BO Uithoflijn/Stationsgebied	Het bestuurlijk overleg over de Uithoflijn in het Stationsgebied, zoals bedoeld in artikel 14 lid 2.
Busomklap	Het moment dat het gebruik van het huidige busstation aan de Centrumzijde grotendeels wordt overgenomen door het busstation aan de Jaarbeurszijde van station Utrecht Centraal, zodanig dat het huidige busstation aan de Centrumzijde kan worden gebruikt als bouwterrein.
Conditionering	Alle benodigde conditionerende werkzaamheden met betrekking tot de milieukundige geschiktheid van de bodem voor de bedoelde functie, verleggen van kabels & leidingen van derden, verleggen rioleringen, niet-gesprongen explosieven, archeologie, flora & fauna en juridisch-planologische procedures.
Directeur POS	De Directeur van POS.
DO	Het Definitief Ontwerp (van de Uithoflijn) versie 2.0 van 15 februari 2013 zoals vastgesteld door het algemeen bestuur van BRU op 19 juni 2013 en B&W van Gemeente op 11 juni 2013.
Functievrij maken	Het beëindigen van functies en verwijderen van objecten binnen de Projectscope Stationsgebied, waaronder het opbreken van de bestaande verhardingen en het verwijderen van straatmeubilair, zoals verlichting en perronoutillage.
Gevolgkosten	De extra kosten die Gemeente en andere partijen in het Stationsgebied moeten maken voor het realiseren van hun projecten ten gevolge het besluit van de Raad van Gemeente van 22 juni 2010 met de tracéwijziging en het besluit van de Raad van Gemeente van 28 juni 2011 inzake de vertramming van HOV om de Zuid.
Gemeente (POS)	Gemeente Utrecht, met de Projectorganisatie Stationsgebied (POS) als organisatiedeel dat de betreffende afspraak uitvoert.
Masterplan Stationsgebied	Het op 11 december 2003 respectievelijk 4 november 2004 door de Raad van Gemeente vastgestelde plan dat aangeeft welke ontwikkelingen in het Stationsgebied zijn gewenst.
Onderstation	Een installatie voor het omvormen van elektrische spanning en het voeden van bovenleidingen van de traminfrastructuur.



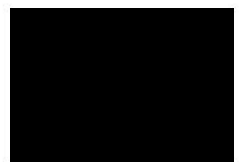
Proefbedrijf	De proeven met het trammaterieel en traminfrastructuur die tot doel hebben een exploiteerbaar, beheerbaar en veilig werkend Tramvervoersysteem op te leveren.
Projectscope Stationsgebied	De scope van de werkzaamheden in het kader van deze Overeenkomst zoals beschreven in artikel 4.
Stationsgebied	Het gebied rond het station Utrecht Centraal zoals opgenomen in het Masterplan Stationsgebied Utrecht.
Testbedrijf	De testen met trammaterieel en Traminfrastructuur die tot doel hebben een goed functionerende combinatie van trammaterieel en Traminfrastructuur op te leveren.
Tram-/busstation	Het gecombineerde tram- en busstation Utrecht Centraal Centrumzijde.
Traminfrastructuur	De Onderbouw en de Bovenbouw (inclusief Onderstation) gezamenlijk.
Tramvervoersysteem	De complete verzameling van objecten en processen die samen een exploiteerbaar, beheerbaar en veilig vervoersysteem vormen dat naast het tramvervoer ook mogelijkheden biedt voor busvervoer op bepaalde Tracédelen.
Tijdelijk Beheer	Het beheer van een gedeeltelijk gerealiseerd deel van de Traminfrastructuur in de periode nadat dat gedeelte is opgeleverd door een van de Partijen totdat de andere Partij verder gaat met de realisatie van de Traminfrastructuur.

Artikel 2 Doel van de Overeenkomst

Partijen beogen met deze Overeenkomst afspraken te maken over de aanleg van de Uithoflijn in het Stationsgebied, raakvlakken tussen de Uithoflijn en het Stationsgebied, de Bijbestellingen van BRU bij Gemeente, de Bijbestellingen van Gemeente bij BRU en de Gevolgkosten.

Artikel 3 Relatie tot de Bestuursovereenkomst

1. Deze Overeenkomst dient te worden beschouwd als een Uitvoeringsovereenkomst voor de Tracédelen van de Uithoflijn in het Stationsgebied, in de zin van de Bestuursovereenkomst.
2. Op de Overeenkomst zijn alle bepalingen van de Bestuursovereenkomst van overeenkomstige toepassing tenzij daar in deze Overeenkomst van wordt afgeweken.

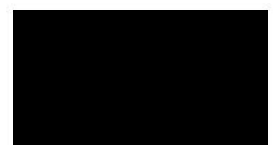


Artikel 4 Projectscope Stationsgebied

1. De Projectscope Stationsgebied betreft de aanleg van de Tracédelen D en OVT, zoals beschreven in het Aangepast DO.
2. Tracédeel D is onderverdeeld in twee deeltracés: de westzijde en de oostzijde.
3. De Projectscope Stationsgebied bestaat in de kern uit de realisatie van de Uithoflijn in het Stationsgebied inclusief de aanleg van het Tram-/busstation, aanleg van het Onderstation en de behuizing daarvoor, de uitvoering van de Systeemintegratie, het Testbedrijf en het Proefbedrijf.

Artikel 5 Rol- en kostenverdeling tussen Partijen

1. De verdeling van de Projectscope Stationsgebied tussen Partijen is nader aangeduid in bijlage 1, waarbij BRU verantwoordelijk is voor de kosten aangeduid met een kruis in de kolom "Kostenverdeling/BRU" en Gemeente verantwoordelijk is voor de kosten aangeduid met een kruis in de kolom "Kostenverdeling/GU".
2. De verdeling van de werkzaamheden tussen Partijen is nader aangeduid in bijlage 1, waarbij BRU verantwoordelijk is voor de werkzaamheden aangeduid met een kruis in de kolom "Uitvoering/BRU" en Gemeente verantwoordelijk is voor de werkzaamheden aangeduid met een kruis in de kolom "Uitvoering/GU".
3. Tot de Projectscope Stationsgebied behoort niet de aanleg van de Onderbouw, aangezien Gemeente (POS) de Onderbouw in het Stationsgebied aanlegt als nadere invulling van de eisen gesteld aan de ontsluiting van het Stationsgebied met vertrambare busbanen zoals vastgelegd in het Masterplan Stationsgebied.
4. Tot de eisen bedoeld in het voorgaande lid behoorde ook de aanleg van het Tram-/busstation dat met het sluiten van de Bestuursovereenkomst tot de verantwoordelijkheid van BRU behoort.
5. Vanwege de overgang van de verantwoordelijkheid voor de aanleg van het Tram-/busstation van Gemeente naar BRU, betaalt Gemeente aan BRU een vergoeding van Euro \dots . De onderbouwing van deze vergoeding staat weergegeven in Bijlage 6, tabel 2.
6. Na het ondertekenen van deze Overeenkomst kan BRU het bedrag genoemd in het voorgaande lid aan Gemeente factureren en zal het bedrag door Gemeente aan BRU worden betaald binnen twee maanden na de ontvangst van de factuur.
7. Gemeente (POS) is verantwoordelijk dat de Onderbouw in het Stationsgebied geschikt is om te functioneren als de Onderbouw van de Uithoflijn.
8. Voor de aanleg van de Onderbouw heeft Gemeente (POS) aanbestedingsdocumenten opgesteld, zijnde een bestek voor realisatie HOV-baan west inclusief viaduct en HOV-baan Smakkelaarsveld met kenmerk 14.POS.045 (besteknummer UT674-9B) en een vraagspecificatie voor de aanbesteding Stationsplein Oost inclusief de HOV-Baan Stationsplein Oost met kenmerk 13.POS.070. BRU bevestigt met de ondertekening van deze Overeenkomst met de inhoud van deze aanbestedingsdocumenten in te stemmen voor zover die de beschrijving van de aan te leggen HOV-infrastructuur betreft.
9. Gemeente (POS) zal, na het sluiten van de betreffende Bijbestelling, in het Stationsgebied een deel van de Bovenbouw aanleggen zoals zal worden beschreven in een separate Bijbestelling van BRU bij Gemeente (POS), die Partijen beogen overeen te komen. Dit deel van de Bovenbouw is reeds opgenomen in de documenten zoals in het voorgaande lid genoemd.



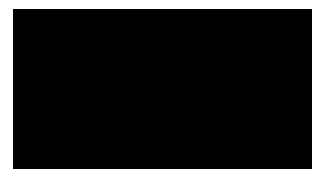
10. BRU zal, na het sluiten van de betreffende Bijbestelling, werkzaamheden voor de Gemeente (POS) uitvoeren zoals zal worden beschreven in een separate Bijbestelling van BRU bij Gemeente (POS), die Partijen beogen overeen te komen.
11. BRU is verantwoordelijk voor de realisatie van de Projectscope Stationsgebied, behalve voor het deel van de Bovenbouw zoals zal worden beschreven in de Bijbestelling van BRU bij Gemeente (POS), die Partijen beogen overeen te komen.
12. Elke Partij is verantwoordelijk voor het verkrijgen van de vergunningen en toestemmingen die nodig zijn voor de aanleg van het gedeelte van de Traminfrastructuur waar die Partij voor verantwoordelijk is.

Artikel 6 Planning

1. Partijen realiseren zich dat er twee planningen bestaan die van belang zijn voor de realisatie van de Uithoflijn in het Stationsgebied:
 - a. de APS-planning versie [], d.d. [] voor het Stationsgebied inclusief vastgoed, infrastructuur en openbare ruimte, vastgesteld in het APS-overleg d.d. [] welke periodiek wordt geactualiseerd in het APS-overleg van het Stationsgebied en die is aangehecht als bijlage 3;
 - b. de planning voor de Uithoflijn versie [] d.d. [], die is aangehecht als bijlage 4.
2. Partijen constateren dat bij ondertekening van deze Overeenkomst de in het voorgaande lid genoemde APS-planning en de planning voor de Uithoflijn passend zijn.
3. Indien op enig moment aanpassing van de APS-planning strijdig mocht zijn met de planning van de Uithoflijn, dan wel aanpassing van de planning van de Uithoflijn strijdig mocht zijn met de APS planning, treden Partijen ten spoedigste in overleg teneinde de mogelijkheden te verkennen om de betreffende strijdigheid op te lossen.
4. Ten aanzien van de aanleg van de Uithoflijn in het Stationsgebied gelden de volgende mijlpalen:
 - a. Busomklap
 - b. Tracédeel D – Westplein beschikbaar voor aanleg Uithoflijn
 - c. Tracédeel D – Smakkelaarsveld beschikbaar voor aanleg Uithoflijn
 - d. Tracédeel D – langs Stationsplein Oost beschikbaar voor aanleg Uithoflijn
 - e. Tracédeel OVT – busstation geconditioneerd voor aanleg Uithoflijn
 - f. Tracédeel OVT – tramstation geconditioneerd voor aanleg Uithoflijn
 - g. Vrijgave Uithoflijn Testbedrijf
 - h. Testbedrijf gereed
 - i. Start proefbedrijf
 - j. Proefbedrijf gereed

De opleverdata waarop deze mijlpalen moeten zijn gerealiseerd staan aangegeven in bijlage 4 die aan de Overeenkomst is gehecht.

5. De planning van de Uithoflijn en de APS-planning worden periodiek in de Directieraad Uithoflijn geagendeerd, waarbij mogelijk optredende afwijkingen van de planning van de Uithoflijn en de APS-planning aan de orde kunnen worden gesteld.
6. Indien uit de planning van de Uithoflijn en/of de APS-planning blijkt dat een of meer van de in lid 4 genoemde mijlpalen niet kunnen worden gerealiseerd op de in bijlage 4 genoemde opleverdata, dan wel conform lid 9 gewijzigde opleverdata, dienen beide Partijen, voor zover dat in hun macht ligt bijsturingsmaatregelen te nemen om de realisatie van betreffende mijlpaal/mijlpalen op de opleverdata als nog te halen.



7. Indien de bijsturingsmaatregelen genoemd in het voorgaande lid niet leiden tot een geprognosticeerd gereed zijn van een of meer van de in lid 4 genoemde mijlpalen op de in bijlage 4 genoemde opleverdata, dan wel conform lid 9 gewijzigde opleverdata, zullen Partijen met elkaar in overleg treden over maatregelen die het mogelijk maken dat de Uithoflijn zo snel mogelijk in gebruik kan worden genomen. Over de bekostiging van die maatregelen zullen Partijen dan afspraken maken.
8. Het BO Uithoflijn/Stationsgebied zoals bedoeld in artikel 14 is slechts bij unanimititeit bevoegd tot het aanpassen van de opleverdata van de mijlpalen zoals aangeduid in bijlage 4.
9. Voor het afstemmen van de werkzaamheden in het Stationsgebied en de aanleg van de Uithoflijn kan de Directieraad faseringsplannen vaststellen, onderverdeeld in faseringsplannen voor de deeltracés van Tracédeel D en een faseringsplan voor Tracédeel OVT binnen opleverdata van de mijlpalen zoals bedoeld in lid 4 en bijlage 4.

Artikel 7 Eigendom en Beheer

1. BRU is, voorafgaande aan het vestigen van het recht van opstal, gerechtigd de gronden in eigendom bij Gemeente en die door BRU benodigd zijn voor de aanleg en realisatie van de Projectscope Stationsgebied voor dit doel te gebruiken nadat ter zake tussen BRU en Gemeente schriftelijk overeenstemming is bereikt.
2. Gemeente stemt in dat voor zover dat voor een veilige exploitatie van de Uithoflijn noodzakelijk is, BRU voorzieningen, zoals ten behoeve van de bovenleiding of ter afscherming van de bovenleiding, bevestigt aan gebouwen die eigendom van Gemeente zijn.

Artikel 8 Bewijs van veiligheid

1. Om van de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een Bewijs van Veiligheid te verkrijgen dat nodig is voor de exploitatie van de Uithoflijn dient POU op basis van het Safety Management Plan een veiligheidsdossier en Hazard Log op te stellen.
2. Ten behoeve van het door POU op te stellen veiligheidsdossier dienen alle partijen die betrokken zijn bij het ontwerp, realisatie en testen van delen van het Tramsysteem voor hun aandeel een deel van het veiligheidsdossier op te stellen.
3. Gemeente (POS) zal het deel van het veiligheidsdossier, inclusief Hazard Log, opstellen dan wel op laten stellen voor de werkzaamheden waar Gemeente voor verantwoordelijk is.
4. Over het opstellen van het deel van het veiligheidsdossier genoemd in voorgaand lid door Gemeente zullen POU en Gemeente (POS) nadere afspraken maken.

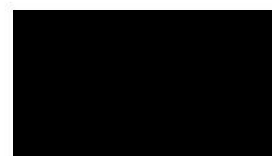
Artikel 9 Bijbestellingen van BRU bij Gemeente (POS)

1. BRU is voornemens de realisatie van delen van de Projectscope Stationsgebied door de Gemeente (POS) te laten uitvoeren.
2. Gemeente (POS) is in beginsel bereid om delen van de realisatie van de Projectscope Stationsgebied uit te voeren.
3. Indien BRU en Gemeente(POS) tot overeenstemming komen over de realisatie van delen van de Projectscope Stationsgebied door Gemeente (POS) zullen BRU en Gemeente dat in een Bijbestelling van BRU bij Gemeente (POS) vastleggen.
4. In een Bijbestelling van BRU bij Gemeente (POS) zullen BRU en Gemeente ten minste afspraken maken over:

- a. Scope
 - b. Planning
 - c. Aanbestedingswijze
 - d. Bijwoonpunten
 - e. Acceptatie en oplevering
 - f. Verrekening (wijze en betaalmoment)
 - g. Directielevering(en)
 - h. Risicoverdeling
 - i. Safety- en hazardmanagement
5. Bij het sluiten van deze Overeenkomst is BRU voornemens om een deel van de Bovenbouw en het realiseren van de behuizing van het Onderstation, middels een Bijbestelling van BRU bij Gemeente (POS), door Gemeente (POS) te laten realiseren.

Artikel 10 Bijbestellingen van Gemeente (POS) bij BRU

1. Gemeente (POS) is voornemens om delen van de realisatie van het Stationsgebied, niet behorende tot de Projectscope Stationsgebied, door BRU te laten uitvoeren.
2. BRU is in beginsel bereid om delen van de realisatie van het Stationsgebied, niet behorende tot de Projectscope Stationsgebied, uit te voeren.
3. Indien Gemeente (POS) en BRU tot overeenstemming komen over de realisatie van delen het Stationsgebied, niet behorende tot de Projectscope Stationsgebied, door Gemeente (POS) zullen Gemeente (POS) en BRU dat in een Bijbestelling van Gemeente (POS) bij BRU vastleggen.
4. In een Bijbestelling van Gemeente (POS) bij BRU aan zullen Gemeente (POS) en BRU ten minste afspraken maken over:
 - a. Scope
 - b. Planning
 - c. Aanbestedingswijze
 - d. Bijwoonpunten
 - e. Acceptatie en oplevering
 - f. Verrekening (wijze en betaalmoment)
 - g. Directielevering(en)
 - h. Risicoverdeling
 - i. Safety- en hazardmanagement
5. Partijen hebben de voorkeur dat voorbereidende werkzaamheden voor het Zuidgebouw tijdens de bouw van het Tram-/busstation uit te voeren zodat de latere bouw van het Zuidgebouw de exploitatie van het Tram-/busstation niet zal hinderen.
6. Bij het sluiten van deze Overeenkomst is Gemeente (POS) voornemens om de voorbereiding van de bouw van het Zuidgebouw en het realiseren van een transparante afscheiding tussen de openbare ruimte en het tramstation middels een Bijbestelling van Gemeente (POS) bij BRU door BRU te laten realiseren.
7. In de oorspronkelijke scope van het Tram-/busstation was één perronkap opgenomen die zou worden gerealiseerd door Gemeente. Ten gevolge van de toevoeging van de Uithoflijn zijn in de huidige scope van het Tram-/busstation twee perronkappen opgenomen, waarvan de tweede op kosten van BRU zal worden gerealiseerd. Indien door bijbestelling van de voorbereiding van de bouw van het Zuidgebouw de perronkappen vervallen, worden de minderkosten ten gevolge van het vervallen van de perronkappen gelijkelijk over partijen verdeeld en verrekend met de realisatiekosten van de voorbereidende werkzaamheden voor het Zuidgebouw.



Artikel 11 Aanleiding voor de afkoop Gevolgkosten

1. Gemeente stemt ook vanuit haar verantwoordelijkheid voor het Stationsgebied in met de Uithoflijn zoals beschreven in het Aangepast DO.
2. De Uithoflijn in het Stationsgebied moet worden gerealiseerd in een complexe omgeving, onder meer vanwege de navolgende plannen en projecten in het Stationsgebied Utrecht, te weten het Zuidgebouw, de Rabobrug, Stationsplein Oost, OV-Terminal, Noordgebouw, Van Seijpesteijnkade, Smakkelaarsveld en Noordwestflank.
3. BRU accepteert de plannen en projecten genoemd in het voorgaande lid en de plannen en projecten welke nog mogen voortvloeien uit het Masterplan Stationsgebied Utrecht.
4. Diverse bestaande projecten binnen het Stationsgebied zijn of zullen als gevolg van het besluit van de Raad van Gemeente van 22 juni 2010 met de tracéwijziging en het besluit van de Raad van Gemeente van 28 juni 2011 inzake de vertramming van HOV om de Zuid moeten worden aangepast.
5. De kosten die Gemeente en andere partijen hebben en zullen moeten maken ten gevolge van de wijzigingen bedoeld in het voorgaande lid (de Gevolgkosten) compenseert BRU uit de Projectbegroting middels een lump sum bijdrage aan Gemeente.
6. Gemeente (POS) accepteert daarmee de gevolgen van de besluiten genoemd in lid 4 en het Aangepast DO als het tracé van de Uithoflijn door het Stationsgebied.

Artikel 12 Lump sum bijdrage van BRU aan Gemeente vanwege de afkoop Gevolgkosten

1. Partijen hebben een raming opgesteld van de Gevolgkosten, die is aangehecht als bijlage 6.
2. Partijen hebben overeenstemming bereikt dat lump sum bijdrage die BRU aan Gemeente vanuit de Projectbegroting zal betalen, vanwege de afkoop van de Gevolgkosten Euro - bedraagt. De wijze waarop deze lump sum bijdrage is begroot, is weergegeven in tabel 1 van Bijlage 6 die aan de Overeenkomst is gehecht.
3. De lump sum bijdrage van BRU aan Gemeente vanwege de afkoop van de Gevolgkosten wordt door BRU aan Gemeente betaald uiterlijk twee maanden nadat Gemeente een factuur aan BRU heeft verstuurd. Deze factuur kan door Gemeente aan BRU worden verstuurd na de ondertekening van deze Overeenkomst.
4. Met het ondertekenen van deze Overeenkomst vervallen, met inachtneming van alle vastgoedprojecten zoals bedoeld in het Masterplan Stationsgebied en de projecten als benoemd in tabel 1 van Bijlage 6, alle rechten van Gemeente, voor zover die hebben bestaan, op compensatie door BRU vanwege de besluiten genoemd in artikel 11 lid 4 tot en met de dag van de ondertekening van deze Overeenkomst.
5. Voor zover derde partijen recht zouden hebben op compensatie vanwege de besluiten genoemd in artikel 11 lid 4 vrijwaart Gemeente BRU voor eventuele claims van derde partijen.
6. Met de verdeling van de Projectscope Stationsgebied zoals aangeduid in bijlage 1, de vergoeding van de Gemeente aan BRU voor aanleg van het Tram-/busstation zoals benoemd in artikel 5 vijfde lid en de lumpsum bijdrage voor afkoop van de Gevolgkosten worden ook de wederzijdse financiële bijdragen voor aanleg van busstation West en Tram-/busstation geacht te zijn verrekend.

7. Vanaf de dag van ondertekening van deze Overeenkomst beschouwen Partijen de Uithoflijn in het Stationsgebied, volgens het Aangepast DO, als een gegeven en dienen Partijen alsmede derde partijen zich op hun kosten aan te passen aan de Uithoflijn indien hun projecten dan wel ontwikkelingen strijdig zouden zijn met de Uithoflijn in het Stationsgebied.
8. Gemeente (POS) is verantwoordelijk voor het op haar kosten realiseren van het busstation West volgens de vigerende plannen.

Artikel 13 Oplevering en ingebruikname

1. BRU en Gemeente (POS) zullen tijdig nadere afspraken maken over de wijze van oplevering en de ingebruikname van de Uithoflijn in het Stationsgebied.
2. Vanaf de start van het Testbedrijf kan BRU de regelgeving van BRU met betrekking tot de instandhouding en exploitatie van een trambedrijf en/of Traminfrastructuur van toepassing verklaren.

Artikel 14 Overlegstructuur

1. Partijen hebben een overlegstructuur ingericht aangaande deze overeenkomst, waar de volgende overleggen deel van uitmaken:
2. Het BO Uithoflijn/Stationsgebied. Het BO Uithoflijn/Stationsgebied bestaat uit de BRU-portefeuillehouder OV Infrastructuur, de BRU-portefeuillehouder OV-Concessie en Regiotaxi Utrecht, de wethouder voor verkeer van Gemeente en de wethouder voor het Stationsgebied van Gemeente. Het BO Uithoflijn/Stationsgebied vindt ten minste vier keer per jaar plaats.
3. Besluiten van het BO Uithoflijn/Stationsgebied worden uitsluitend genomen bij unanimititeit en in aanwezigheid of na instemming van alle onder artikel 14 lid 2 genoemde vertegenwoordigers.
4. Directeurenoverleg. Het directeurenoverleg vindt plaats in de Directieraad Uithoflijn in aanwezigheid van de Directeur POS.
5. Besluiten van de Directieraad Uithoflijn die betrekking hebben op de Uithoflijn in het Stationsgebied worden uitsluitend genomen bij unanimititeit en in aanwezigheid of na instemming van de Directeur POS.
6. Uitvoeringsoverleggen. Over de wijze waarop uitvoeringsoverleggen plaatsvinden zullen Partijen nog nadere afspraken maken.

Artikel 15 Uitwisseling van informatie tussen Partijen onderling

Naast de overleggen als bedoeld in artikel 14 zullen partijen elkaar op de hoogte houden van ontwikkelingen in het Stationsgebied en/of rondom de aanleg, Testbedrijf en Proefbedrijf en de ingebruikname van de Uithoflijn in het Stationsgebied waarvan redelijkerwijze moet worden aangenomen dat het ontwikkelingen zijn die voor de andere partij van belang zijn.

Artikel 16 BLVC Uithoflijn in het Stationsgebied

1. Projectorganisatie Uithoflijn heeft een BLVC-plan voor de Uithoflijn in het Stationsgebied opgesteld, dat is aangehecht als bijlage 5, dat zal dienen als kader voor de BLVC-activiteiten van Partijen, waaronder het Tijdelijk beheer en veiligheidsaspecten, en de in opdracht van Partijen aan de Uithoflijn werkende derde partijen.

2. Partijen stemmen met het sluiten van deze Overeenkomst in met het BLVC-plan Uithoflijn in het Stationsgebied zoals dat is aangehecht als bijlage 5 als kader voor de BLVC-activiteiten van Partijen en de in opdracht van Partijen werkende partijen.
3. Gemeente (POS) stelt kaders aan werkzaamheden binnen het Stationsgebied. De van toepassing zijnde kaders zijn verwerkt of opgenomen in (de bijlage van) het BLVC-plan.

Artikel 17 Wijzigingen van de Projectscope Stationsgebied

1. Indien een der Partijen een wijziging ten opzichte van de Projectscope Stationsgebied wenst aan te brengen, komen de eventueel daaruit voortvloeiende meerkosten voor rekening van de Partij die om die wijziging heeft verzocht.
2. Indien een wijziging ten opzichte van de Projectscope Stationsgebied een gezamenlijke wens is van Partijen, zullen zij volgens een voorafgaande aan het betreffende besluit nader door hen te bepalen verdeelsleutel, de meerkosten delen.
3. De meerkosten die uit een wijziging (kunnen) voortvloeien moeten door Partijen voorafgaand aan het betreffende besluit gezamenlijk zijn vastgesteld.
4. Wijzigingen van de Projectscope Stationsgebied worden niet eerder van kracht dan nadat deze tussen Partijen zijn overeengekomen en schriftelijk zijn vastgelegd.

Artikel 18 Communicatie

1. Gemeente verzorgt de communicatie voor de aanleg van de Projectscope Stationsgebied zoals nader uitgewerkt in het BLVC-plan Stationsgebied en het communicatieplan Stationsgebied. BRU zal zich in dit kader zo veel mogelijk onthouden van communicatie activiteiten en haar eventuele communicatie activiteiten ten voren afstemmen met Gemeente.
2. Communicatie met de reizigers vindt plaats via BRU en/of de vervoerder.

Artikel 19 Ingangsdatum, duur, einde en aard van de Overeenkomst


1. Deze Overeenkomst treedt in werking op datum van ondertekening.
2. Deze Overeenkomst eindigt bij de start van de exploitatie van de Uithoflijn, mits Partijen over en weer hebben vastgesteld dat zij aan alle verplichtingen uit deze Overeenkomst hebben voldaan dan wel vervangende afspraken hebben gemaakt.
3. De aan deze Overeenkomst gehechte bijlagen maken integraal onderdeel uit van deze Overeenkomst, en zijn daaraan onlosmakelijk verbonden.
4. Deze Overeenkomst regelt de volledige rechtsverhouding tussen Partijen ter zake van de Gevolgkosten. Met het sluiten van deze Overeenkomst vervallen alle eventuele toezeggingen die, mondeling dan wel schriftelijk, eerder door Partijen jegens elkander zijn gedaan ten aanzien van de Gevolgkosten.
5. Partijen doen over en weer afstand van enig recht voortvloeiende uit de in lid 4 bedoelde toezeggingen. Partijen verklaren ten aanzien van deze toezeggingen jegens elkander geen vordering meer te hebben.
6. Partijen beschouwen deze Overeenkomst als een vaststellingsovereenkomst ten aanzien van de Gevolgkosten in de zin van artikel 7:900 van het Burgerlijk Wetboek.

Bijlagen

1. Scope- en kostenverdeling Projectscope Stationsgebied, d.d. 03-12-2014
2. Aangepast DO Uithoflijn d.d. 8 november 2013
3. Planning APS, versie 2014.2, oktober 2014
4. Integrale hoofdlijnenplanning, d.d. 3 oktober 2014
5. BLVC-plan Uithoflijn in Stationsgebied, 30 oktober 2014
6. Verrekening gevolgkosten en scopewijzigingen, d.d. 29-10-2014

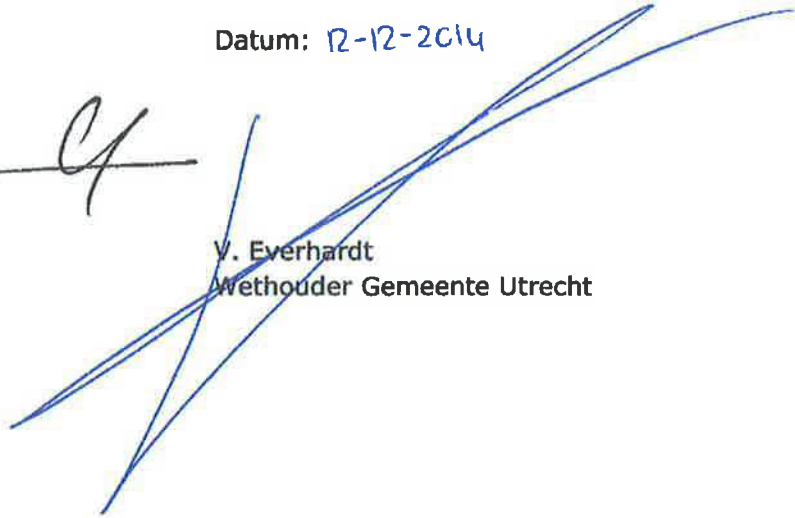
Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te Utrecht

Datum: 10-12-2014

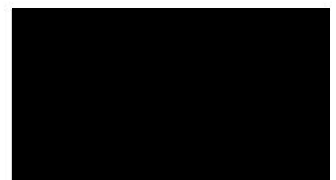


A.J. Gerritsen
Portefeuillehouder BRU

Datum: 12-12-2014



V. Everhardt
Wethouder Gemeente Utrecht



Scope en kostenverdeling

Scope- en kostenverdeling Bestuur Regio Utrecht (BRU) en gemeente Utrecht (GU) ten aanzien van realisatie Uithooflijn in stationsgebied na aangaan uitvoeringsovereenkomst

Nr.	Object	Referentiedocument	Kostenverdeling (*1)		Uitvoering		Inhoudelijke toelichting
			BRU	GU	BRU	GU	
Cluster trambaan van tijdelijke eindhalte Jaarbourplein tot bus-/tramstation UCC							
1	Onderbouw trambaan tracédeel D.	Vraagspecificatie 13.POS.070 en Bestek 14.POS.045.		X		X	De meerkosten Uithooflijn zijn tussen BRU en GU verrekend door vaste bijdrage uit budget Inpassingskosten Uithooflijn.
2	Bovenbouw trambaan tracédeel D.	Aangepast DO Uithooflijn	X		X		Een deel van de bovenbouw wordt als bijbestelling opgedragen van BRU aan GU. Dit deel is opgenomen in Vraagspecificatie Stationsplein Oost (13.POS.070) en Bestek HOV-baan West/ Smakelaarsveld (14.POS.045) van GU. Zie Uitvoeringsovereenkomst Artikel 5, lid 9.
3	Verkeersregelinstallaties tracédeel D.	Aangepast DO Uithooflijn		X		X	
Cluster bus-/tramstation UCC							
4	Conditionering locatie bus-/ tramstation.	geen		X		X	Definitie van conditionering is geborgd in Uitvoeringsovereenkomst. BRU en GU maken aan de hand daarvan gedetailleerdere afspraken over wijze van conditioneren. Bij conditionering hoort ook de aanleg van een tijdelijke busbaan over het werkterrein conform <u>vlgerende faseringskaarten</u> .
5	Functionevrij maken van locatie bus-/ tramstation.	geen		X		X	Definitie functionevrij is geborgd in de overeenkomst. Er zal gedurende uitvoering POUHL sprake zijn van faciliteren loopstromen, busverkeer en specifieke expeditieverkeer. Deze stromen zijn opgenomen in de faseringskaarten die worden vastgesteld in Directieraad Uithooflijn.
6	Realisatie tram- en busstation UCC, inclusief aanliggende trambanen, busbanen, perrons, peronoufllage, verlichting en stationinstallaties. (*2, *4).	DO Uithooflijn + inrichtingstekening POUHL perroninrichting halte UCC.	X		X		Eénmalige bijdrage GU aan busstation UCC is in Uitvoeringsovereenkomst verrekend met de gevolkosten. Zie Uitvoeringsovereenkomst Artikel 5 lid 5.
7	Perronkappen bus-/tramstation UCC.	DO Uithooflijn + inrichtingstekening POUHL perroninrichting halte UCC,	X		X		Als gevolg van Uithooflijn zijn aan oost- en westzijde OVT een perronkap toegevoegd aan bus/tramstation. Overeengkomen is dat GU de kappen aan de westzijde realiseert en BRU de kappen aan de oostzijde *5. Vormgeving perronkappen volgens ontwerp OVT-west.
8	Verkeersregelinstallaties tram-busstation (deeltracé OVT).	geen	X		X		
9	Omroepinstallatie ontruiming OVT.		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Realisatie door en voor rekening van ProRail.
Cluster toegang zuidoosthoek OVT-hal							
10	Extra overdekte aansluiting (trap) vanaf tramperron naar (+ aanlanding in) OVT-hal.			X		X	Toevoeging tweede trap vanaf tramstation naar OVT-hal. Bijdrage BRU Lumpsum afgekocht via Inpassingsbudget Uithooflijn.
Cluster stationsplein Oost							
11	Bouw gebouwde eindvoorziening (chauffeursverblijf en technische ruimte) conform DO Uithooflijn, inclusief installaties. (*3)			X		X	Kosten voor rekening GU, inclusief meerkosten technische ruimte en minderkosten kleiner oppervlak.
12	Inrichting technische ruimte t.b.v. tram.		X		X		Kosten en uitvoering in scope Uithooflijn.
13	Bouw van gebouwde casco voorziening (ruimte) voor onderstation Uithooflijn tpv stationsplein Oost.		X			X	Nog te formaliseren bijbestelling van BRU (POUHL) bij gemeente (POS). Onderstation is reeds onderdeel van de scope Stationsplein Oost (GU).
14	Inrichting onderstation Uithooflijn.		X		X		Betreft inrichting en aansluiting.
15	Aanrijbeveiliging ter plaatse van Rabobrug.		X		X		
16	Aanpassing Rabobrug als gevolg van komst tram			X		X	Bijdrage BRU lumpsum afgekocht uit Inpassingsbudget Uithooflijn. Wederzijdse meer- en minderkosten zijn daarmee verrekend.
17	Verplaatsen/ aanpassen vuilcontainers ProRail perron 2 zuidzijde. Positie en toegankelijkheid cf <u>oplossing DO Uithooflijn</u> .			X		X	Verplaatsing noodzakelijk als gevolg komst Rabobrug. Geen relatie Uithooflijn.
18	Bereikbaarheid vuilcontainers ProRail garanderen i.r.t. Uithooflijn.		X		X		BRU garandeert (onder voorwaarden) de bereikbaarheid en toegankelijkheid van vuilcontainers op nieuwe locatie in tijdelijke situatie (gedurende de bouw) en de eindsituatie.
19	Afscheiding tussen openbare ruimte en tram-/ busstation (glazen wand), inclusief toegangspoort Nood- en hulpdiensten naar tram-/ busstation.			X	X		Wand wordt uitgevoerd door BRU (POUHL) voor rekening GU. E.e.a. dient nog geformaliseerd te worden in een bijbestellingsovereenkomst.
20	Afscheiding tussen spoorbaan en trambaan (vanaf Rabobrug tot aan Middeltunnel).			X		X	
21	Afscheiding tussen spoorbaan en trambaan (vanaf Middeltunnel tot aan Van Slootenintunnel).			X		X	
22	Tijdelijk busstation.			X		X	
Cluster Adema van Schellembaan tot planregio POS							
23	Verplaatsing expeditie en fietsenstalling HGB IV.		X		X		Oplossing noodzakelijk vanwege aanleg trambaan (en vervallen medagebruik) AVS-baan. Financiële dekking voorzien uit inpassingsbudget Uithooflijn.

Voetnoten/ verwijzingen

- *1 Het risico van meerkosten wordt gedragen door de partij die - na het aangaan van de overeenkomst - de kosten draagt, tenzij specifiek anders is afgesproken.
 - *2 DRIS: In scope van POUHL zit het ontwerpen en maken van bevestigingspunten, met een datakabel en aansluiting 220V. Overige werkzaamheden zijn geen onderdeel POUHL.
 - *3 Verantwoordelijkheid voor inrichting ligt bij BRU. Inrichting door vervoerder/ concessiehouders.
 - *4 Afwerking onderzijde traverse OVT behoort tot ontwikkeling OVT en maakt geen onderdeel uit van de projectscope Uithooflijn.
 - *5 In uitvoeringsovereenkomst Artikel 10 lid 7 is overeengekomen dat indien door bijbestelling van de voorbereiding van de bouw van het Zuidgebouw de perronkappen vervallen, de minderkosten ten gevolge van het vervallen van de perronkappen gelijkelijk over partijen worden verdeeld.
- Wijziging ten opzichte van versie 1.0: punt 19 kostenverdeling en uitvoering in overeenstemming gebracht met gemaakte afspraken.

Aangepast DO Uithoflijn MAP21 Stationsgebied

- Tab 01: Rapportage**
- 1: Ontwerpverantwoording
 - 2: Review - concept levering stationsgebied 25-4-2013
 - 3: Verslag - Integrale reviewsessie stationsgebied d.d. 8-7-2013
 - 4: Reviewformulier concept Aangepast DO
- Tab 02: Integrale Bijlagen**
- 1: Ruimtelijk Functioneel Ontwerp blad 001-006 en 025
 - 2: Situatietekeningen Utrecht Centraal Centrumzijde, 1:200
 - 3: Dwarsprofielen
 - 4: Sporenschema
 - 5: Baanconcepten
- Tab 03: Bijlagen Spoor**
- 1: Bijlage controle OVS-sporen
- Tab 04: Bijlagen Bovenleiding**
- 1: Langsprofiel berekeningen bovenleiding
 - 2: Situatietekeningen Bovenleiding blad 001-006
 - 3: Schakelschema
 - 4: Ankerpatroon bovenleidingmast
- Tab 05: Bijlagen Tractievoeding**
- 1: Voedingsplan tekening
 - 2: Eisendocument OS Stationsplein
 - 3: Indelingstekening OS Stationsplein
- Tab 06: Bijlagen Railverkeerstechniek en Beveiliging**
- 1: Railverkeertechnische schets
- Tab 07: Bijlagen Kabels en Leidingen Tram**
- 1: Kabellijst Bovenleiding
 - 2: Kabellijst Wisselverwarming
 - 3: Kabelsituatietekeningen tramsysteem blad 001-006
- Tab 08: Bijlagen Halte inrichting en Installaties**
- 1: Tekening indeling chauffeursverblijf
- Tab 09: Bijlagen Baan & Wegontwerp**
- 1: Reviewcommentaar Mott MacDonald en eerste reactie ITC
- Tab 10: Bijlagen Conditionering**
- 1: Vergunningeninventarisatie
 - 2: Overzichtskaart verdachte gebieden NGE + historisch vooronderzoek NGE
- Tab 11: Bijlagen Raakvlakken**
- 1: Overzicht afstemming raakvlakken Witteveen en Bos
 - 2: Overzicht afstemming raakvlakken Royal Haskoning DHV
 - 3: Eisendocument onderbouwcontract LV en Bibliotheek++

Indicatieve Uitvoeringsplanning

Stationsgebied Utrecht

versie 2014.2: oktober 2014

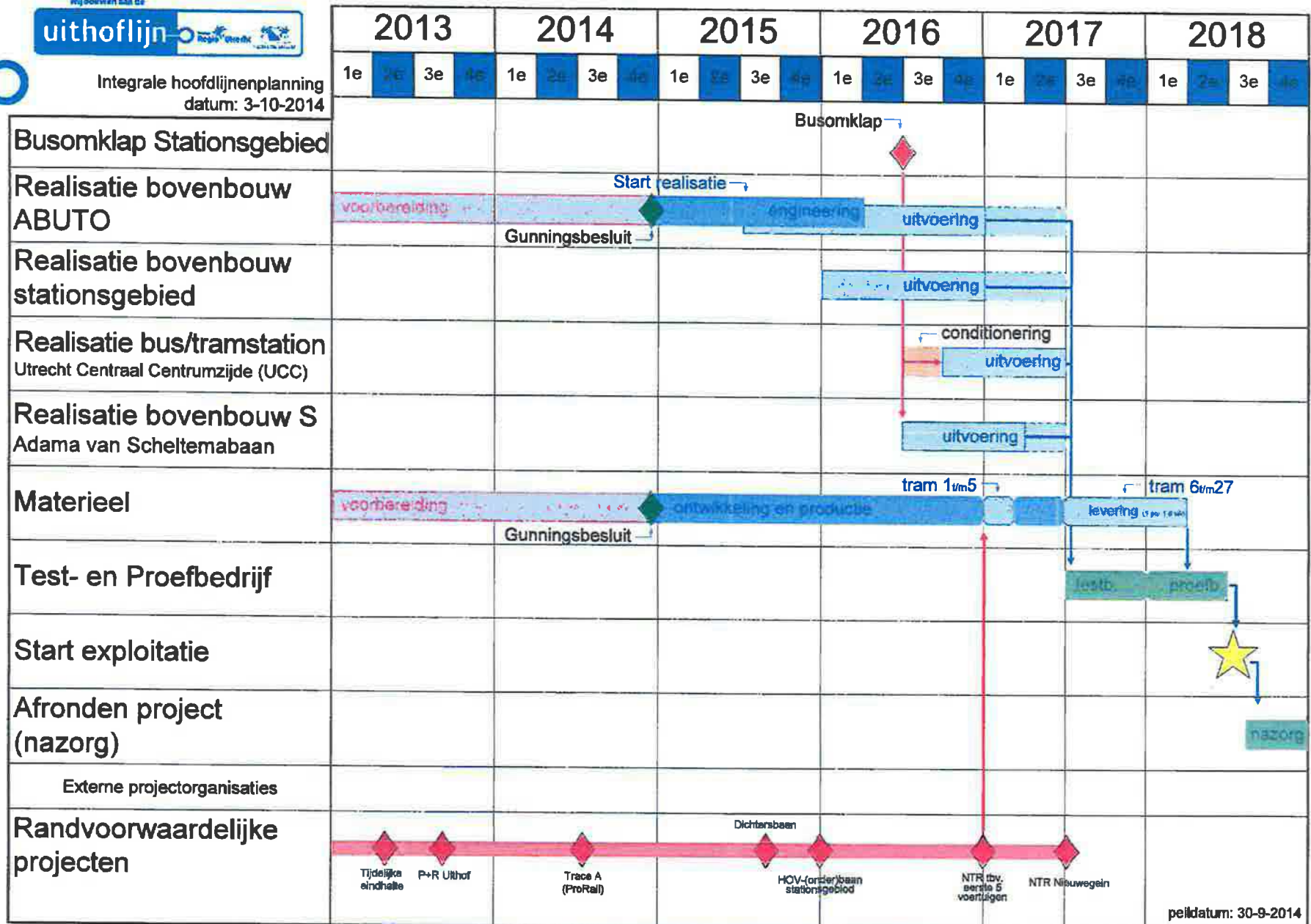


CÓRIO



ProRail

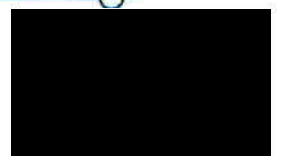






BLVC Plan Stationsgebied

Jaar: 2014
Onderwerp: BLVC
Opdrachtgever: Ronald Buitenhek
Opdrachtnemer: Max van Asch van Wijk
Auteur: [REDACTED]



Bijlage 6

behorend bij Uitvoeringsovereenkomst Uithoeflijn in Stationsgebied
 Versie 1.0. Vastgesteld In Stuurgroep Uithoeflijn d.d. 29-10-2014

Verrekening gevolgkosten en scopewijzigingen bus-tramstation UCC in het kader van de Uitvoeringsovereenkomst Uithoeflijn in Stationsgebied

TABEL 1. SAMENVATTING GEVOLGKOSTEN				EUR
Meerkosten realisatie en omgevingsprojecten*				€
Faserings- en veiligheidskosten				€
				€
Onvoorzien	█ % over	€		€
				€
Plankosten**	█ % over	€		€
VAT-kosten**	█ % over	€		€
Regiekosten POS**	█ % over	€		€
				€
Minderkosten aanleg Regionale OV-delen Scope OV-terminal				-/- €
Saldo gevolgkosten				€

* De meerkosten hebben betrekking op de volgende projecten:

- Aanpassen Rabobrug
- Aansluiten Tram/-busstation oostzijde op OV-terminal
- Aanpassen langzaamverkeersverbinding Sijpesteijnkade
- Aanpassen HOV-tracé (incl. vladucten Leidse Rijn)
- Ontwerpkosten Vastgoedontwikkeling Smakkelaarsveld
- Meerkosten realisatie Forum West
- Wijzigen overbouwingsmogelijkheden Busstation West
- Beperkingen Vastgoedontwikkeling Westflank Noord

** Over enkele posten uit de omgevingsprojecten (in totaal EUR ...) worden geen Plan-, VAT- en Regiekosten berekend, omdat deze enkel worden gerekend over de bouwkosten.

TABEL 2. VERGOEDING VAN GEMEENTE (POS) AAN BRU (POUHL) VOOR AANLEG TRAM-/BUSSTATION EUR

Bouwkosten busstation UCC		€		€
Onvoorzien	█ % over	€		€
Plan- & VAT kosten	█ % over	€		€
				€

Na verrekening van de gevolgkosten van BRU aan gemeente (conform tabel 1) en verrekening van de vergoeding voor aanleg van Tram-/busstation UCC van gemeente aan BRU (conform tabel 2) geldt de scopeverdeling zoals is vastgelegd in bijlage 1 van de uitvoeringsovereenkomst Uithoeflijn in Stationsgebied.

