

**BESTUURSOVEREENKOMST
UITHOORNLIJN PLANUITWERKINGSFASE**

Datum: 8 februari 2017



Definities

Bestuurlijk Opdrachtgever	De door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam uit haar midden bij mandaat aangewezen vertegenwoordiger
Bestuurlijk Overleg	Het door Bestuurlijk Opdrachtgever te organiseren draagvlak creërende en adviserende overleg waaraan deelnemen: de Vervoerregio, provincie Noord-Holland en de gemeenten Uithoorn en Amstelveen.
Functionele Heroverweging	Een aanpassing van de scope van het Project met als doel de kosten van het Project te verminderen.
Planuitwerkingsfase	De fase waarin de door de betrokken besturen gekozen voorkeursvariant wordt uitgewerkt tot een niveau dat gestart kan worden met aanbesteding en realisatie.
Het Project	Het Project is de Uithoornlijn met de volgende scope: het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding) naar het dorpscentrum van Uithoorn ter hoogte van de huidige bushalte Stationsstraat over het tracé van de Spoordijk, zonder directe busverbinding tussen Uithoorn, Amstelveen en Amsterdam met uitzondering van een niet met de tram concurrerende busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen centrum. De tramhaltes zijn in de voorkeursvariant voorzien bij Aan de Zoom, het busstation Uithoorn en Dorpscentrum.
Projectorganisatie	De ambtelijke organisatie die belast is met de uitwerking van het project naar de producten die benodigd zijn voor de betrokken besturen om een Uitvoeringsbesluit te kunnen nemen
Uitvoeringsbesluit	Het door de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam te nemen besluit waarmee de Planuitwerkingsfase van het Project wordt afgerond en de Realisatiefase van het Project een aanvang neemt.

De ondergetekenden

- a Vervoerregio Amsterdam te dezen vertegenwoordigd door portefeuillehouder Litjens daartoe ingevolge artikel 33 d Wet gemeenschappelijke regelingen aangewezen door de voorzitter ter uitvoering van het besluit van de Regioraad van 13 december 2016, hierna te noemen “de Vervoerregio”;
- b Gemeente Uithoorn, te dezen vertegenwoordigd door wethouder Polak, daartoe ingevolge artikel 171 tweede lid Gemeentewet aangewezen door de burgemeester ter uitvoering van het besluit van het college van 13 september 2016, hierna te noemen “Uithoorn”;
- c Provincie Noord-Holland te dezen vertegenwoordigd door gedeputeerde Post, daartoe ingevolge artikel 176, tweede lid Provinciewet krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning Noord-Holland aangewezen ter uitvoering van het besluit van de Gedeputeerde Staten van 1 november 2016, hierna te noemen “de Provincie”;
- d Gemeente Amstelveen, te dezen vertegenwoordigd door wethouder Brandes, daartoe ingevolge artikel 171 tweede lid Gemeentewet aangewezen door de burgemeester ter uitvoering van het besluit van het college van 20 september 2016, hierna te noemen “Amstelveen”.

Ondergetekenden hierna gezamenlijk aan te duiden als “Partijen” en afzonderlijk als “Partij”.

Bestuursovereenkomst Planuitwerkingsfase Uithoornlijn

In aanmerking nemende dat

- In september 2009 Partijen hebben ingestemd met het voorkeurstracé voor de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-busverbinding Amstelveen – Uithoorn. Provincie Noord-Holland heeft als trekker van het proces het voorkeurstracé uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp voor het eerste deel van het bustraject (Corridor Openbaar Vervoer Amstelveen – Uithoorn of COVAU).
- Partijen in 2012 hebben besloten het ontwerpproces van de COVAU-busbaan *on hold* te zetten, omdat het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn (tram) als kansrijke optie naar voren komt op basis van de uitkomsten van een quick scan.
- De Noord/Zuidlijn eind december 2017 zal worden opgeleverd. De ingebruikname van de Noord/Zuidlijn heeft consequenties voor het lokale en regionale tram- en busnetwerk. In de lijnennetvisie is nog niet uitgegaan van een tramverbinding naar Uithoorn en op dat moment een deel van de buslijnen uit Uithoorn niet meer tot Amsterdam Centraal zal rijden en dat een deel zal eindigen op Amsterdam Zuid en een beperkt deel zal doorrijden richting Leidseplein.
- Op 5 juni 2013 Partijen akkoord zijn gegaan om te starten met de Verkenning Uithoorn en de Quicksan Aalsmeer.

- Op 25 september 2014 Partijen hebben besloten om de planstudiefase op te starten voor het doortrekken van de vernieuwde/ omgebouwde Amstelveenlijn naar Uithoorn: de Uithoorlijn. Tegelijkertijd is besloten om de provinciale verkenning naar de COVAU-busbaan *on hold* te zetten en als terugvaloptie te hanteren. Op 19 oktober 2014 heeft de Regioraad het besluit geformaliseerd en het Project gepromoveerd van de verkenningsfase naar de planstudiefase.
- Op 9 mei 2016 Partijen een voorkeursvariant hebben gekozen en hebben besloten deze in consultatie te brengen.
- Op 7 september 2016 Partijen hebben besloten de voorkeursvariant ter besluitvorming voor te leggen aan gemeenteraden, Gedeputeerde Staten en de Regioraad.
- Met de promotie van het Project van de planstudie- naar de Planuitwerkingsfase zowel de eerdere plannen voor de COVAU en de maatregelen ten behoeve van de 2^e HOV-as Amstelveen-Amsterdam komen te vervallen.
- Deze overeenkomst voorziet in afspraken over de Planuitwerkingsfase. De bij de realisatiefase behorende afspraken zullen gedurende de planuitwerking in een nieuwe overeenkomst worden vastgelegd, die onderdeel uit zal maken van het Uitvoeringsbesluit.

Doel Project en doel Overeenkomst

In deze overeenkomst worden afspraken tussen Partijen vastgelegd. De bestuursovereenkomst Uithoorlijn is van kracht gedurende de Planuitwerkingsfase.

Artikel 1. Projectopdracht en scope

De projectopdracht voor de Planuitwerkingsfase is het verder uitwerken van de voorkeursvariant. Deze uitwerking wordt in een Uitvoeringsbesluit voorgelegd aan de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam. De voorkeursvariant is het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn ter hoogte van de huidige bushalte Stationsstraat over het tracé van de Spoordijk, zonder directe busverbinding tussen Uithoorn, Amstelveen en Amsterdam met uitzondering van een niet met de tram concurrerende busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen Centrum. De tramhaltes zijn in de voorkeursvariant voorzien bij Aan de Zoom, het busstation Uithoorn en Dorpscentrum. In het kaartbeeld hieronder betreft het de donkerpaarse lijn, inclusief de donkerpaars gekleurde haltes.



Artikel 2. Raakvlakprojecten & samenhang

Ombouw Amstelveenlijn

In het project Ombouw Amstelveenlijn zal de huidige lijn 51 komen te vervallen en zal worden vervangen door een hoogwaardige tramverbinding tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk. Op Amsterdam Zuid kan worden overgestapt op de Noord-Zuidlijn. Ook wordt een aantal, niet veel gebruikte, haltes geschrapt. Alle hoge perrons voor de huidige lijn 51 worden verlaagd en korter, omdat er met kortere rijkstrijtuigen gereden gaat worden. Daarnaast zal de Amstelveenlijn in de Legmeerpolder te Amstelveen een eigen opstel terrein krijgen. Enkel voor grote werkzaamheden zal gebruik gemaakt worden van de werkplaats Diemen. Eventuele kosten voor aanpassingen aan de Amstelveenlijn ten behoeve van de Uithoornlijn vallen buiten de scope van de Amstelveenlijn en zullen ten laste worden gelegd aan het Project.

Concessieverlening Amstelland-Meerlanden in 2017

In 2016 zal het programma van eisen voor de nieuwe openbaar vervoer concessie voor het gebied Amstelland – Meerlanden worden opgesteld. De start van de nieuwe concessie is voorzien voor eind 2017. Het gebruik van het tram- en busnetwerk moeten beslag krijgen in de concessie, waarbij duidelijkheid moet komen over de verantwoordelijk vervoerder van de tram. In het Programma van Eisen van de Aanbesteding van de concessie is opgenomen dat er een wezenlijke wijziging kan plaatsvinden zodra de Uithoornlijn gereed is.

Materieelbestelling

Voor het project Ombouw Amstelveenlijn zal volledig nieuw trammaterieel worden besteld. Het gaat hier dan om lagevloer stadstrams, tweerichtingenmaterieel met een breedte van 2.40 meter en een lengte van ongeveer 30 meter die gekoppeld gaan rijden. De totale lengte van de perrons zal dus ongeveer 65 meter moeten worden. In de regio raad van juni 2015 is hierover een beslissing genomen. In deze bestelling zit een optie voor meer rijkstrijtuigen indien de keuze valt om ook met trams richting Uithoorn te gaan rijden.

Studie N201 – A9 / Verbreding Zijdelweg

De resultaten van de studie naar de verbreding van de Zijdelweg zijn van belang voor een busverbinding over de Zijdelweg / Bovenkerkerweg. Als teruggesproken wordt naar andere OV-oplossingen voor Uithoorn en Amstelveen zal inzicht gegeven moeten worden in de verkeersstromen op deze as om goed de doorstroming van de bussen te faciliteren. Naar verwachting zal de studie eind 2016 gereed zijn en zal eventuele uitvoering na 2024 van start gaan.

Masterplan Dorpscentrum

De gemeente Uithoorn werkt aan de herontwikkeling en revitalisering van het dorpscentrum van Uithoorn. Vorig jaar is het project Waterlijn gerealiseerd met 54 ligplaatsen in de passantenhaven en een boodschappensteiger. De kade is geheel opnieuw ingericht met ruimte voor terrassen en evenementen. Op een nu nog braakliggend terrein verrijst een gebouw waar ruimte is voor de bibliotheek, horeca, hotel en/of woningen. Ten noorden van de busbrug is een jachthaven gepland

met circa 90 ligplaatsen. De verhuur is inmiddels gestart en het bestemmingsplan is onherroepelijk. Parkeren voor bezoekers van de jachthaven is voorzien nabij de Thamerkerk. Nabij de eindhalte van de tram wordt een nieuwe woonwijk, de Vinckebuurt, gerealiseerd. De eerste woningen van in totaal 288 appartementen en eengezinswoningen zijn in aanbouw.

Verder zijn er plannen om het winkelcentrum Amstelplein uit te breiden. Uitgangspunt voor de ontwikkelingen bij het Amstelplein is het aaneensmeden van de twee dorpsdelen van Uithoorn en de aanleg van een nieuw dorpsplein. Dat is mogelijk nu de N201 om Uithoorn heen is gelegd. Dit biedt Uithoorn de kans om doorgaand verkeer te weren en het leefbaarheid en levendigheid in het centrum te verbeteren.

De ontwikkelingen in het dorpscentrum en de komst van de Uithoornlijn kunnen elkaar positief beïnvloeden.

Aandachtspunt is het parkeren. De parkeerbalans van de Uithoornse ontwikkelingen is sluitend. Dit houdt in dat extra aantrekkende werking door de komst van de Uithoornlijn niet opgevangen kan worden met dubbelgebruik.

Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid

De gronden op het zogenaamde toekomstige Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) zijn particulier eigendom, met uitzondering van de oude spoordijk. Ontwikkelingen in dit gebied gebeuren op basis van vrijwilligheid.

In de planuitwerking van de Uithoornlijn moeten toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk worden gemaakt. Randvoorwaarde is dat zowel ten noorden als ten zuiden van de N201, een oost-west verkeersverbinding zo dicht mogelijk tegen de N201 gerealiseerd kan worden.

Het zuidwestelijk grondgebied tegenover de N201 moet zondermeer ontsloten kunnen worden om de huidige eigenaar in staat te stellen zijn bedrijfsactiviteiten te kunnen uitvoeren. Er zijn meer technische oplossingen denkbaar, deze worden in de uitwerkingsfase nader verkend om vervolgens een passende oplossing te kiezen. Een nieuwe aftakking van/aansluiting op de N201 is hierbij geen optie.

De waterhuishouding is een belangrijk punt van aandacht bij de planuitwerking van de Uithoornlijn. Bijzondere aandacht is nodig om het gasafblaasstation technisch goed inpasbaar en goed bereikbaar te houden.

Artikel 3. Looptijd, wijziging en beëindigen overeenkomst

a. Looptijd

Dit document maakt onderdeel uit van het voorkeursbesluit van de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam. Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag waarop het voorkeursbesluit van de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam wordt vastgesteld, geldt gedurende de Planuitwerkingsfase en eindigt op de dag van vaststelling van het Uitvoeringsbesluit door de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam of zo veel eerder op de dag dat voor Partijen vaststaat dat er geen Uitvoeringsbesluit zal komen.

b. De wijze waarop partijen kunnen overgaan tot aanpassing van de projectopdracht gedurende de Planuitwerkingsfase

Gedurende de Planuitwerkingsfase is het kritisch kijken naar de projectramingen, in relatie tot de beschikbare middelen en de afgesproken kwaliteitseisen, en het toetsen op juistheid ervan een continue opgave. Als het beschikbare projectbudget, ondanks deze inspanningen, niet toereikend blijkt om het Project binnen de scope uit te kunnen werken of als er door omstandigheden van buitenaf aanleiding is om de scope aan te passen dan doorlopen partijen de volgende processtappen:

- Ten eerste gaan partijen gezamenlijk na of er mogelijkheden zijn tot versoering binnen de scope van het Project.
- Ten tweede zetten partijen gezamenlijk in op het zo veel mogelijk benutten van de mogelijkheden tot meeropbrengsten. De belangrijkste mogelijkheid hiervoor is het toeschrijven van projectonderdelen aan andere opdrachten. Daarnaast kunnen het eerder beschikbaar stellen van bedragen en het aanboren van extra financieringsbronnen en subsidies tot extra middelen leiden.
- Als deze eerste stappen geen oplossing bieden dan geeft het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio opdracht om tot functionele heroverweging over te gaan. Het Bestuurlijk Overleg kan daarbij nadere adviezen meegeven over versoeringsmaatregelen en prioriteit daarbinnen.
- In het uiterste geval, als een functionele heroverweging onvoldoende oplossing biedt, treedt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio in overleg met Partijen.

Functionele heroverwegingen of extra bijdragen kunnen leiden tot gewijzigde kaders. Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio is in dat geval verantwoordelijk voor het herformuleren van de opdracht aan de Bestuurlijk Opdrachtgever. Bij scopewijzigingen die ingrijpende gevolgen hebben voor de afgesproken kaders gaan de Partijen eerst om tafel om gezamenlijk een advies waarin alle Partijen zich herkennen te formuleren aan het Dagelijks Bestuur over de wijze waarop de scope het beste kan worden aangepast. Het Dagelijks Bestuur stelt de gewijzigde scope formeel vast.

Bij afronding van de Planuitwerkingsfase en promotie naar de uitvoeringsfase (het Uitvoeringsbesluit) wordt de scope nogmaals vastgesteld. Eventuele wijzigingen in de scope die via de bovenstaande stappen zijn vastgesteld, worden in de Bestuursovereenkomst voor de Realisatiefase verwerkt.

c. De wijze waarop Partijen deelname aan het Project kunnen beëindigen

Gedurende de Planuitwerkingsfase is het mogelijk dat de Partijen hun deelname aan het Project beëindigen. Daarbij zijn twee situaties denkbaar:

Uitwerking binnen de scope blijkt niet mogelijk

Als het Project niet binnen de vastgestelde scope kan worden uitgewerkt en als het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio niet tot aanpassing van de scope overgaat dan zullen de Partijen om tafel gaan om op zoek te gaan naar andere manieren waarop de doelstelling van een HOV-verbinding tussen Uithoorn en Amsterdam kan worden bereikt.

Eenzijdig terugtrekken uit het Project

Als één Partij besluit om voor haar moverende redenen af te zien van verdere deelname aan het Project en haar bijdrage intrekt, dan besluiten de overgebleven Partijen of zij, binnen de gewijzigde financiële kaders, in staat zijn om een nieuwe scope en projectopdracht vast te stellen en het Project door te zetten. Uitgangspunt daarbij is dat deze Overeenkomst van kracht blijft. De Partij die afziet van verdere deelname maakt dan geen deel meer uit van het Bestuurlijk Overleg. Deze Partij is wel verplicht om medewerking te verlenen aan het Project indien er een voldoende gedragen projectopdracht door de overblijvende Partijen is vastgesteld. Ook blijft deze partij gebonden aan de financiële afspraken, die zijn beschreven in artikel 6.

Artikel 4. De besluitvormingslijnen en gevraagde inzet*Regioraad*

De Regioraad van de Vervoerregio neemt aan het einde van de Planuitwerkingsfase een besluit over promotie naar de realisatiefase (het Uitvoeringsbesluit). Bij dit besluit neemt de regioraad kennis van de adviezen die de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen en de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland kunnen geven.

Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio

Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio is Opdrachtgever voor de Planuitwerkingsfase. Hiervoor mandateert zij de portefeuillehouder Openbaar Vervoer als de Bestuurlijk Opdrachtgever. Aan het einde van de Planuitwerkingsfase, bij het Uitvoeringsbesluit zal worden vastgesteld wie de Opdrachtgever voor de uitvoeringsfase is. Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor het voorbereiden van de besluitvorming door de Regioraad; zij beslist of de resultaten van de Planuitwerkingsfase voldoende zijn om aan de Regioraad ter besluitvorming te worden voorgelegd.

Als het aanpassen van de scope en/of de projectopdracht aan de orde is dan is het Dagelijks Bestuur verantwoordelijk voor het herformuleren van de opdracht. Deze gewijzigde opdracht wordt ter advisering voorgelegd aan de leden van het Bestuurlijk Overleg. Voor procesafspraken over aanpassing van de scope en/of projectopdracht wordt verwezen naar artikel 3 van deze overeenkomst.

Bestuurlijk Opdrachtgever

De Bestuurlijk Opdrachtgever heeft de opdracht om namens het Dagelijks Bestuur de Planuitwerkingsfase van het Project binnen de scope uit te werken en de gevraagde investeringsbeslissing voor te bereiden. De Bestuurlijk Opdrachtgever bewaakt de uitvoering van de projectopdracht binnen de gestelde kaders en legt bestuurlijke verantwoording af over de voortgang van de projectopdracht. De Bestuurlijk Opdrachtgever is verantwoordelijk voor het voorbereiden van de besluitvorming over de investeringsbeslissing met bijbehorende voorwaarden. De portefeuillehouder openbaar vervoer van de Vervoerregio vervult de rol van Bestuurlijk Opdrachtgever en zit het Bestuurlijk Overleg voor. Het Bestuurlijk Overleg adviseert de Bestuurlijk Opdrachtgever. De Partijen zijn op bestuurlijk niveau vertegenwoordigd in het

Bestuurlijk Overleg. De Bestuurlijk Opdrachtgever heeft de plicht om deze adviezen in het Dagelijks Bestuur te verwoorden.

De gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen en de Provinciale Staten van Noord-Holland
De gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen en de Provinciale Staten van Noord-Holland bereiden de interne besluitvorming voor en geven de gemeentelijke/provinciale besluiten aan de Regioraad mee, ter overweging bij het nemen van het Uitvoeringsbesluit. Als onderdeel van de besluitvorming beslissen de gemeenteraden en de Provinciale Staten vanuit hun budgetrecht over het gedeelte cofinanciering dat zij beschikbaar stellen, indien hiervan sprake is. Daarnaast zijn de gemeenteraden en Provinciale Staten bevoegd om bestemmingsplannen vast te stellen, besluiten te nemen in onteigeningsprocedures en vergunningen te verlenen.

Bestuurlijk Overleg Uithoornlijn

Het Bestuurlijk Overleg adviseert de Bestuurlijk Opdrachtgever en is samengesteld uit de wethouders van de gemeenten Uithoorn en Amstelveen, de gedeputeerde van Noord-Holland en de portefeuillehouder Openbaar Vervoer van Vervoerregio Amsterdam (voorzitter). Het Bestuurlijk Overleg heeft tot taak het begeleiden van de voorbereiding van het Uitvoeringsbesluit en het bewaken of dit gebeurt binnen de kaders, die vooraf aan de Vervoerregio zijn meegegeven. Het Bestuurlijk Overleg komt bij elkaar wanneer:

- Het Project niet binnen de vastgestelde scope kan worden uitgewerkt en er een scopewijziging dan wel aanpassing van de projectopdracht aan de orde is.
- Er geschillen zijn ontstaan over inzet van de Partijen, waarvoor op directieurenniveau geen oplossing is gevonden.
- Zich relevante, onvoorziene omstandigheden voordoen.
- Het Project is afgerond en het de besluitvorming voor de volgende fase wordt voorbereid.

Uiteraard is het mogelijk om op verzoek van de leden van het Bestuurlijk Overleg een vergadering te organiseren ten behoeve van informatie-uitwisseling op bestuurlijk niveau.

De Partijen committeren zich aan de volgende inzet:

- Capaciteit beschikbaar te stellen van de betrokken bestuurders om deel nemen aan het Bestuurlijk Overleg.
- De besluitvorming in colleges, de gemeenteraden of—daar waar relevant— te organiseren. Het gaat daarbij om:
 - Het advies van de gemeenteraden/Provinciale Staten aan de Regioraad met betrekking tot de investeringsbeslissing.
 - Het besluit over het beschikbaar stellen van cofinanciering.
 - De besluiten die betrekking hebben op de planologisch-juridische procedures, vergunningverlening en grondverwerving.
- Uiteraard is het mogelijk/gewenst om de gemeenteraden/Provinciale Staten periodiek te informeren/consulteren over de voortgang van de Planuitwerkingsfase. Het is aan de leden van het Bestuurlijk Overleg om hier in afstemming met de overige leden van het Bestuurlijk Overleg initiatief toe te nemen

Ambtelijke voorbereiding**Ambtelijk opdrachtgever**

De ambtelijk opdrachtgever is, namens de Bestuurlijk Opdrachtgever, verantwoordelijk voor het organiseren van de uitwerking van de projectopdracht. Hij is aanspreekpunt ten behoeve van de dagelijkse aansturing van het Project en richt de eigen Projectorganisatie in. In dat kader verzorgt de ambtelijk opdrachtgever een aantal eigen taken op het gebied van kwaliteitsborging, strategisch omgevingsmanagement, inpassing in de omgeving/afstemming met aanpalende projecten, projectbeheersing, financiering en risicomanagement.

Directeurenoverleg

Ter begeleiding van de opdracht, ter advisering van het Bestuurlijk Overleg en ter voorbereiding van de bestuurlijke besluitvorming in de gemeenten en de provincie over specifieke aspecten krijgt het directeurenoverleg een belangrijke positie. Ook kan de toekomstig exploitant na gunning uitgenodigd worden voor het directeurenoverleg. De rollen van toekomstig eigenaar – assetmanager – beheerder van de railinfrastructuur liggen bij de gemeente Amsterdam, RVE Metro en Tram.

Het directeurenoverleg adviseert het Bestuurlijk Overleg; de Projectorganisatie heeft de plicht om het advies van het directeurenoverleg onder de aandacht te brengen van het Bestuurlijk Overleg.

Het directeurenoverleg heeft expliciet de opdracht om:

- Concrete afspraken te maken over inzet van en samenwerking tussen de Partijen
- Te toetsen of uitwerking plaatsvindt binnen de gestelde kaders.
- Te bewaken of afgesproken voorwaarden worden nageleefd.
- De informatievoorziening naar de eigen organisatie en met name naar de eigen bestuurders te vervullen.

Uitgangspunt is dat het directeurenoverleg ten minste één keer per kwartaal bijeenkomt.

De Partijen spreken af om:

- Capaciteit beschikbaar te stellen op directieniveau om deel nemen aan het directieoverleg.
- De besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg voor te bereiden.
- Proactief de eigen organisatie en de eigen bestuurders te informeren.

Projectgroep

Ten behoeve van informatie-uitwisseling tussen de Partijen en om afspraken te maken over uitvoering van gemeentelijke taken wordt het ambtelijk coördinatieoverleg ingesteld. Deze werkgroep heeft tot doel:

- Het uitwisselen van projectinformatie en overige informatie, die (mogelijk) relevant is voor het Project
- Het leveren van input ten behoeve van de voortgangsrapportage, die de Vervoerregio ieder kwartaal opstelt.

- Het maken van werkafspraken over uitvoering van gemeentelijke en provinciale taken.
- Het behartigen van de belangen van de eigen organisatie binnen het Project
- Het voorbereiden van het directeurenoverleg.

De Partijen spreken af om:

- Capaciteit beschikbaar te stellen van de gemeentelijke projectleiders om deel nemen aan het ambtelijk coördinatieoverleg. Deze projectleiders dienen als aanspreekpunt voor de Vervoerregio voor alle zaken betreffende het Project
- Deze projectleiders alle activiteiten te laten vervullen ten behoeve van de interne coördinatie van eigen werkzaamheden en besluitvormingsprocessen.
- De Vervoerregio, conform nader te maken afspraken, te informeren over de voortgang van de eigen werkzaamheden en besluitvormingsprocessen.
- Deze projectleiders alle informatie, die relevant kan zijn voor het Project, te laten delen met de Vervoerregio.

Artikel 5. De informatievoorziening/rapportage over en weer

Overlegstructuur tussen de Partijen op ambtelijk niveau

De ambtelijk opdrachtgever werkt - op basis van de projectopdracht, het op te stellen Plan van Aanpak, de uitgewerkte projectbegroting en de geactualiseerde projectplanning - de structuur uit voor overleg tussen de Partijen. Op basis van dit voorstel maken partijen afspraken over de frequentie, de agendavorming en de wijze waarop informatiestromen worden gekanaliseerd. In het directeurenoverleg stellen de Partijen deze overlegstructuur vast; uiteraard kan gedurende de Planuitwerkingsfase bijstelling plaatsvinden.

Voortgangsrapportages

De Projectorganisatie informeert het Dagelijks Bestuur per kwartaal in een voortgangsrapportage over de fysieke voortgang, de financiële voortgang, risico's en risicomanagement en resultaten van "tegenspraak"¹. Deze voortgangsrapportages worden ter informatie beschikbaar gesteld aan de Partijen.

Ten behoeve van het opstellen van deze voortgangsrapportages wordt van de Partijen verwacht om op nog af te spreken tijdstippen informatie te leveren over:

- De wijze waarop de gevraagde inzet van de gemeenten is geleverd en tot welke resultaten deze inzet heeft geleid.
- De activiteiten die in het kader van besluitvorming zijn uitgevoerd en hoe de resultaten daarvan van invloed zijn op het uitwerken van de Planuitwerkingsfase.

Artikel 6. Kosten voor het doorlopen van de Planuitwerkingsfase en de verdeling van deze kosten

De Vervoerregio Amsterdam financiert de kosten voor de Planuitwerkingsfase van het Project voor. De kosten voor de Planuitwerkingsfase maken onderdeel uit van de projectraming. De kosten van onderzoeken ten behoeve van het opstellen van bestemmingsplannen komen ten laste aan het

¹ Conform Herziene regeling risicovolle projecten, juli 2011.
Bestuursovereenkomst Planuitwerkingsfase Uithoornlijn

Project. Indien het Project wordt gerealiseerd, worden de gemaakte kosten voor de Planuitwerkingsfase zodoende uit het totale projectbudget bekostigd. Indien partijen besluiten de Planuitwerkingsfase te staken of niet tot realisatie van het Project over te gaan, dan worden de ten behoeve van de Planuitwerkingsfase gemaakte voorbereidingskosten verdeeld over de partijen, naar rato van hun (totale) bijdrage aan de investeringskosten. Indien een Partij besluit af te zien van verdere deelname aan het Project, dan blijft deze partij verplicht bij te dragen aan de kosten van de Planuitwerkingsfase.

Artikel 7. De activiteiten en producten die Partijen tijdens de Planuitwerkingsfase moeten leveren

Algemene afspraken over inzet

De Projectorganisatie werkt de producten uit binnen de kaders van de projectopdracht, het op te stellen Plan van Aanpak, de uitgewerkte projectbegroting en de geactualiseerde projectplanning. Voor een aantal activiteiten en producten is de Vervoerregio afhankelijk van de inzet van de andere Partijen. Bij de start van de Planuitwerkingsfase doet de Vervoerregio een voorstel voor de inzet van de Partijen, de verwachte prestaties en de daarbij geldende randvoorwaarden vanuit kwaliteit, tijd en geld. Deze afspraken worden ter accordering voorgelegd aan het directeurenoverleg. Als gedurende de Planuitwerkingsfase de Vervoerregio van mening is dat er onvoldoende inzet is dan zal zij de betreffende partij daar direct op aanspreken. Eventuele geschillen leggen partijen voor aan het directeurenoverleg en in het uiterste geval aan het Bestuurlijk Overleg.

In aanvulling op de gevraagde inzet van Partijen, dienen Partijen gedurende de Planuitwerkingsfase ook specifieke producten te leveren. Dit geldt met name voor producten/activiteiten waarvoor de Vervoerregio geen mandaat of doorzettingsmacht heeft. De Partijen zullen zich maximaal inspannen om de benodigde producten uit te werken en besluitvormingsprocedures tijdig op starten. Indien een Partij onvolkomenheden of hiaten in de vraagstelling of productomschrijving, die Vervoerregio aanreikt signaleert, dan zal Partij dit vroegtijdig melden.

- *Planologische procedures*

De gemeenten Uithoorn en Amstelveen zijn verantwoordelijk voor het opstellen van de bestemmingsplannen. Daarnaast zijn zij verantwoordelijk voor het tijdig in procedure brengen van de bestuurlijke besluitvorming van de bestemmingsplannen. Zij ontvangen hiervoor een nader vast te stellen vergoeding. Op basis van het op te stellen Plan van Aanpak voor de Planuitwerkingsfase en de geactualiseerde projectplanning maken de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Uithoorn en Amstelveen en de Provincie Noord-Holland nadere werkafspraken over de werkwijze en de planning van de op te stellen bestemmingsplannen.

Kosten die ontstaan doordat de rechter publiekrechtelijke besluiten geheel of gedeeltelijk vernietigt, schorst of anderszins buiten werking stelt komen ten laste van het Project, alsmede kosten voor het voeren van gerechtelijke procedures in het kader van de bestemmingsplannen. Planschade (als gevolg van wijzigingen in het bestemmingsplan), nadeelcompensatie en kosten voor noodzakelijk te treffen voorzieningen, die een direct gevolg zijn van het Project, zijn voor rekening van het Project.

- *Vergunningen*

De gemeenten Uithoorn en Amstelveen en de Provincie Noord-Holland zijn verantwoordelijk voor begeleiden van de vergunningaanvragen door de opdrachtgever en het toetsen en in procedure brengen van de vergunningaanvragen. Zij kunnen de kosten hiervoor financieren vanuit de leges tot een maximum van de werkelijk gemaakte kosten. Het vergunningendraaiboek en de geactualiseerde projectplanning zijn de basis voor het maken van werkafspraken over de aanvraag van vergunningen en de daarbij te leveren inspanningen door de gemeenten Uithoorn en Amstelveen en de Provincie Noord-Holland.

- *Verwerving en ter beschikking stellen gronden*

Daar waar nodig dragen de gemeenten Uithoorn en Amstelveen en de Provincie Noord-Holland er zorg voor dat de gronden, die voor het Project nodig zijn, worden verworven. In de planstudiefase is er van uitgegaan dat alleen de grond voor het opstelterrein en voor het tracédeel overloopspoor (het tracédeel naar het opstelterrein toe) moeten worden verworven.

Deze te verwerven gronden worden aan het Project beschikbaar gesteld voor ten hoogste de kostprijs. Daarbij verplichten Partijen zich om waar nodig gebruik te maken van de hen ten dienste staande publiekrechtelijke instrumenten om de grondverwerving te versnellen, zoals de Onteigeningswet en de Wet voorkeursrecht gemeenten. De Partijen maken precieze werkafspraken het tijdstip, de werkwijze en de maximale aankoopprijs van de te verwerven gronden. Voor de benodigde gronden, die reeds in gebruik of in bezit zijn van één van de Partijen, is het uitgangspunt dat deze tegen marktconforme en/of historische waarde worden ingebracht.

- *Kaders lokale inpassing*

De Partijen moeten in een aantal gevallen nog ruimtelijke kaders uitwerken voor de inpassing van de Uithoornlijn. Ruimtelijke inpassing op lokaal niveau bij planuitwerking gaat altijd in overleg met de gemeenten en de provincie (o.a. N201).

- *Omgevingsmanagement en Communicatie*

Omgevingsmanagement wordt op alle niveaus (strategisch, tactisch, operationeel) vanuit het Project aangestuurd. De Partijen worden geïnformeerd over de aanpak en de uit te voeren activiteiten. Daarbij maken partijen nadere afspraken over de benodigde inzet van de Partijen.

- *Uitvoeringsaspecten*

De Vervoerregio Amsterdam werkt afspraken over uitvoeringsaspecten uit in het op te stellen Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)-kader. Bij het uitwerken van de noodzakelijke tijdelijke maatregelen gaat de Vervoerregio uit van de meest kosteneffectieve oplossing (binnen overeengekomen kwaliteitseisen en bestaande richtlijnen/standaardbepalingen/ verordeningen). De Partijen worden gevraagd om vooraf te verklaren dat zij noodzakelijke tijdelijke maatregelen waar mogelijk faciliteren volgens bestaande procedures. Als om redenen van dit principe wordt afgeweken geldt het principe dat de veroorzaker van de wijziging betaalt.

Artikel 8. Planning Planuitwerking

De doorlooptijd van de Planuitwerkingsfase is naar verwachting één jaar.

Artikel 9. (Grond)Eigendom, beheer & onderhoud, exploitatie (uitgangspunten)

Gedurende de Planuitwerkingsfase zullen nadere afspraken gemaakt worden over (grond)eigendom, beheer en onderhoud en exploitatie. Voor wat betreft beheer en onderhoud van de spoorinfrastructuur is het uitgangspunt dat dit wordt uitgevoerd door de RVE Metro en Tram van de gemeente Amsterdam in opdracht van en met subsidie van de Vervoerregio Amsterdam.

Artikel 10. De uitgangspunten die de partijen hanteren bij het verdelen van de risico's

Voorstel voor risicoverdeling

Bij de start van de Planuitwerkingsfase werkt de Vervoerregio een risicodossier voor de Planuitwerkingsfase uit, met daarbij een voorstel voor risicoverdeling. Dit voorstel wordt, na instemming door de Partijen, ter besluitvorming voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio. Het uitgangspunt bij de verdeling van risico's is dat de risico's worden neergelegd bij de partij die ze het beste kan beheersen. Deze partijen moeten zich dan ook maximaal inzetten op het beheersen van de toegewezen risico's, dus het voorkomen van optreden van risico's dan wel het dempen van effecten van optreden. Eventuele financiële gevolgen van het nemen van maatregelen ten behoeve van risicomanagement dan wel het optreden van effecten komen ten laste van de risicoreservering van het projectbudget. Financiële gevolgen van het optreden van risico's door onvoldoende inzet (zie artikel 7) van de verantwoordelijke partij zijn voor rekening van die partij.

Risicoreservering in kostenraming

In de kostenraming voor de realisatie van de voorkeursvariant is een risicoreservering opgenomen. Deze risicoreservering kan worden aangewend voor het dragen van alle risico's die direct samenhangen met de realisatie van het Project. Risico's die niet tot de projectrisico's behoren (exogene risico's) worden niet uit de risicoreservering betaald. Als deze risico's zich manifesteren dan gaan partijen in gesprek om gezamenlijke een oplossing te vinden (volgens de stappen zoals gedefinieerd in artikel 3b). De gezamenlijke oplossingen leiden mogelijk tot gewijzigde kaders, kwalitatief of financieel. Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio is verantwoordelijk voor het herformuleren van de opdracht aan de (gedelegeerd) opdrachtgever.

Artikel 11. Het financiële uitgangspunt en de bijdragen aan de financiering van het Project

De hieronder vermelde investeringskosten zijn gebaseerd op een probabilistische SSK-raming aan het eind van de planstudie, inclusief risicoparagraaf en een second opinion. De kosten hebben als prijspeil 2016 en zullen jaarlijks geïndexeerd worden. De bijdragen van Partijen zullen jaarlijks geïndexeerd worden conform IBOI. Op basis van de investeringskosten zijn de partijen voornemens om de volgende financiële verdeling overeen te komen.

Partij	Bijdrage (in %)	Bijdrage (absoluut)
Vervoerregio Amsterdam	95,0%	€ 57.000.000
Provincie Noord-Holland	3,1%	€ 1.860.000
Gemeente Uithoorn	1,9%	€ 1.140.000
Totaal	100%	€ 60.000.000

De bijdrage van Provincie Noord-Holland bedraagt met prijspeil 2019 maximaal € 1.893.681,- en wordt niet verder geïndexeerd.

Indien tijdens de Planuitwerkingsfase blijkt dat de kosten hoger of lager uitvallen, dan doorlopen Partijen de onder artikel 3b genoemde processtappen.

Bovenstaande bedragen dekken de subsidiabele kosten van het Project.

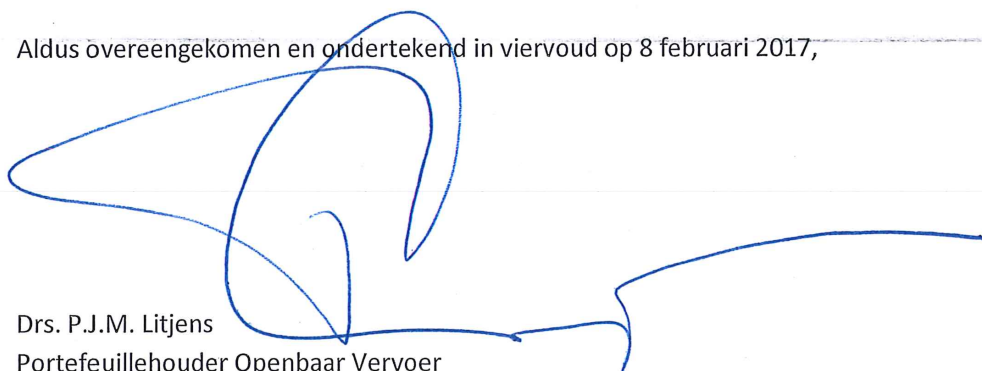
Provincie Noord-Holland heeft toegezegd bij uitzondering en eenmalig bij te dragen aan een tramproject.

De bijdrage van de gemeente Uithoorn is exclusief haar bijdrage aan de grondafwaarderingskosten ad. € 177.200,-

Aanpassingen in de scope van de Amstelveenlijn op verzoek van de Uithoornlijn komen voor rekening van de Uithoornlijn.

De infrastructuur die wordt aangelegd met de Uithoornlijn, is bedoeld voor duurzaam gebruik en zal de eerste 25 jaar niet worden verwijderd. Mocht dat toch het geval zijn, kan de bijdrage worden teruggevorderd.

Aldus overeengekomen en ondertekend in viervoud op 8 februari 2017,



Drs. P.J.M. Litjens
Portefeuillehouder Openbaar Vervoer
Vervoerregio Amsterdam



M.D. Polak
Wethouder Verkeer en Openbaar Vervoer
Gemeente Uithoorn



E. Post, MMC
Gedeputeerde Verkeer en Vervoer
Provincie Noord-Holland



J.M. Brandes
Wethouder Verkeer en Vervoer
Gemeente Amstelveen