

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2015/189293

**Bijlage**  
1

Datum 15 oktober 2015  
Betreft Toezegging stand van zaken grote stationsprojecten

Geachte voorzitter,

Met deze brief geef ik invulling aan mijn toezegging om uw Kamer een overzicht te sturen van de stand van zaken van de grote stationsprojecten bij ProRail.

In deze brief is een historisch overzicht opgenomen van het verloop van de zeven grote stationsprojecten die vermeld staan in mijn brief van 9 september jongstleden<sup>1</sup> aangevuld met vier overige lopende stationsprojecten. Dit leidt tot de volgende elf projecten, waarvan zes Nieuwe Sleutelprojecten (NSP's): NSP OV Terminal Utrecht, NSP Rotterdam, NSP Den Haag, NSP Breda, NSP Arnhem, NSP Amsterdam Zuidas, Rijswijk-Schiedam (spoortunnel Delft), Amsterdam CS Cuypershof, Zwolle Spoort, Eindhoven en Tilburg. Alle budgetaanpassingen die zich de afgelopen 13 jaar<sup>2</sup> hebben voorgedaan bij de stationsprojecten zijn aan de Kamer gemeld in de begrotingen, voorjaars- en najaarsnota's en MIRT projectenboeken van de afgelopen jaren.

Deze projecten zijn complex. Ze liggen in stedelijke kernen waar de ruimte beperkt is. Er zijn veel partijen bij betrokken zoals gemeenten, omwonenden, winkeliers, NS en andere vervoerders. Veelal zijn in de directe omgeving andere projecten in ontwikkeling en/of uitvoering waarmee deze projecten een sterk raakvlak hebben. De werkzaamheden vinden plaats in een situatie waarin het reizigersvervoer gewoon door gaat. De projecten - van start tot realisatie - strekken zich uit over een aantal jaren. Het is dan ook onvermijdelijk dat er afwijkingen kunnen ontstaan van de oorspronkelijke (financiële) planning. Omstandigheden veranderen, er worden nieuwe eisen aan de projecten gesteld en er kunnen tegenvallers optreden. Ook los daarvan zijn budgettaire aanpassingen soms niet te voorkomen, bijvoorbeeld als gevolg van indexatie en belastingwijzigingen.

Het historisch overzicht geeft - aan de hand van de in de opeenvolgende begrotingen van het Infrastructuurfonds opgenomen cijfers - inzicht in de ontwikkeling van de projectbudgetten in de afgelopen 13 jaar. Te zien is dat in totaal er in deze periode alles bij elkaar opgeteld sprake is geweest van €306

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 29984 nr. 613

<sup>2</sup> Voor de meeste projecten is de begroting in de periode 2004 t/m 2016 relevant.

miljoen aan tegenvallers die zijn te relateren aan bijstellingen ten aanzien van externe factoren zoals bijvoorbeeld vanwege grondwaterproblematiek in Delft of de langere doorlooptijd bij de OV-terminal Utrecht. Dit is een gemiddelde bijstelling van €24 miljoen per jaar. Dat is 3% van de circa €780 miljoen die jaarlijks beschikbaar was voor de aanleg van nieuwe projecten (waaronder de stations). Dit dient geplaatst te worden in de financiële context van het gehele spoorprogramma in dezelfde periode waarin zich jaarlijks ook meevallers hebben voorgedaan. In de begroting 2016 worden bijvoorbeeld genoemd Vleuten-Geldermalsen en Traject Oost met meevallers van respectievelijk €20,9 mln en €6,8 mln. Daarnaast is sprake van bijstellingen van in totaal €581 miljoen. Het gaat hierbij enerzijds om financieel technische oorzaken als prijsbijstellingen, invoering van de BTW in de begroting en verhoging van de BTW van 19% naar 21%. Deze zijn door het Ministerie van Financiën gecompenseerd. Daarnaast betreft het budget voor aanvullende wensen en extra budget voor de begeleiding van deze complexe projecten.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2015/189293

Uit onderzoek van de TU Delft (Cantarelli, 2011) blijkt dat spoorprojecten in Nederland in vergelijking met het buitenland significant minder vaak en minder grote kostenstijgingen kennen en dat binnen Nederland spoorprojecten het relatief beter doen dan bijvoorbeeld wegenprojecten. Internationaal doen spoorprojecten het juist minder goed dan wegenprojecten.

#### *Nadere toelichting*

Hieronder volgt een financieel totaaloverzicht van de eerdergenoemde 11 grote projecten (zie tabel 1). Hierin worden het startbudget in de begroting en het actuele budget met elkaar vergeleken. Dit betreft de huidige stand. De meeste van deze projecten zijn momenteel nog in de realisatiefase. Per project zijn de budgetaanpassingen gecategoriseerd naar:

- *Prijsbijstelling en btw*: Dit betreft de reguliere jaarlijkse aanpassing van het budget om inflatie op te vangen. IenM en daarmee ook ProRail ontvangt indexering op basis van de algemene overheidsindex (IBOI). Hierbij dient vermeld te worden dat deze inflatiecorrectie in de praktijk vaak lager is geweest dan de feitelijk prijsontwikkelingen voor dit soort stationsprojecten. In die situaties waar lagere indexering is toegekend dan de daadwerkelijke inflatie dient dit gedekt te worden uit het project. Daarnaast worden vanaf de begroting 2008 de projectbudgetten vermeld inclusief BTW en is vanaf de begroting 2014 de BTW verhoging van 19% naar 21% in de projectbudgetten verwerkt.
- *Aanvullend PEAT budget vanwege complexiteit*: PEAT zijn de kosten voor projectmanagement, engineering, administratie en toezicht / uitvoeringsbegeleiding in een project. In 2009 heeft de door het toenmalige ministerie van VenW en ProRail ingestelde Commissie NSP's (De Ruiters) geconcludeerd dat bij de grote langlopende complexe NSP stationsprojecten het benodigde PEAT budget hoger moet zijn dan uit de standaardmethodiek voor dekking van deze algemene kosten volgt. Dit heeft bij diverse projecten geleid tot budgettophogingen.
- *Scopeaanpassingen*: Hierbij is onderscheid gemaakt tussen overheveling van projectonderdelen met bijbehorend budget van en naar andere projecten en toevoegingen van scope (uitbreidingen van het project) met aanvullend

(nieuw) budget. In deze laatste categorie vallen aanvullende wensen van de opdrachtgever, nieuwe inzichten of veranderende omstandigheden. Een voorbeeld is de wens tot de 4-sporig uitgegraven tunnel (en 2-sporig ingericht) in Delft in plaats van de initiële 2-sporige tunnel.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2015/189293

- *Overige*: Dit zijn project-specifieke ontwikkelingen gedurende de looptijd van de projecten. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen aanpassingen vóór verlening van de realisatieopdracht aan ProRail (bandbreedtes gedurende studiefase) en aanpassingen erna. In deze categorie vallen ook verklaarbare (aanbestedings) tegenvallers die vaak een gevolg zijn van de complexiteit van de projecten. Bijvoorbeeld de in de begroting 2016 verwerkte meerkosten bij de OV terminal Utrecht als gevolg van een langere doorlooptijd<sup>3</sup>.

In de bijlage bij deze brief is per project in detail het verloop van het budget opgenomen met daarbij alle in de diverse begrotingsstukken gegeven verklaringen. Ook wordt een toelichting gegeven op het verloop van de planning sinds verlening van de realisatiebeschikking aan ProRail.

Tot slot spelen bij de lopende stationsprojecten twee actuele aanpassingen zoals ook benoemd tijdens het AO ProRail van 10 september jongstleden. Het betreft de OV Terminal Utrecht (€ 53,2 + € 12,4 miljoen in de ontwerpbegroting 2016) en het project Breda. De aanpassing bij het project Breda wordt wel benoemd in de bijlage maar is nog niet in de tabellen verwerkt aangezien verwerking plaatsvindt in de komende najaarsnota 2015 en voorjaarsnota 2016. Verwerking van deze aanpassing was niet meer mogelijk in de ontwerpbegroting 2016 doordat besluitvorming en beslechting van de claimafhandeling van de aannemerscombinatie eind juli 2015 heeft plaatsgevonden.

Tabel 1: Financieel overzicht

Project	Budget: Start versus Actueel			Onderverdeling mutaties					
	Start	Actueel	Verschil	Prijsbijstelling & BTW	Extra PEAT obv Cie NSP's	Subsidie Vaststelling	Overh scope incl budget	Extra Scope	Overig
NSP OV Terminal stationsgebied Utrecht	249	412	<b>163</b>	89	16	-10		15	53
NSP Rotterdam Centraal	158	275	<b>117</b>	51	5	-8			69
NSP Den Haag Centraal	81	123	<b>42</b>	25	7				10
NSP Breda Centraal	18	75	<b>57</b>	9	6		8	14	20
NSP Arnhem Centraal	24	108	<b>84</b>	16	5	-2	41		25
NSP Amsterdam Zuidas	65	235	<b>170</b>	9			132	29	
Rijswijk-Schiedam incl Spoortunnel	270	553	<b>283</b>	77			14	62	130
Amsterdam Cuypershal	36	26	<b>-10</b>	2			-12		
Eindhoven stationspassage	22	22	<b>0,0</b>						
Zwolle Spoor (4e spoor/reizigerstunnel)	98	79	<b>-19,0</b>				-19		0
Tilburg	14	14	<b>0,0</b>						
	<b>1035</b>	<b>1922</b>	<b>887</b>	<b>278</b>	<b>39</b>	<b>-20</b>	<b>164</b>	<b>120</b>	<b>306</b>
Mutaties uitgedrukt in % van het totaalbedrag aan mutaties				31%	4%	-2%	19%	14%	35%

## Vooruitblik

De externe evaluatie naar besluitvorming, informatie-uitwisseling en projectbeheersing bij de projecten OV SAAL en doorstroomstation Utrecht is in de

<sup>3</sup> ah-tk-20152016-170

afrondende fase. Ik heb u tijdens het debat over ProRail van 29 september jongstleden toegezegd om uiterlijk in november dit onderzoek te doen toekomen. Ik heb gevraagd aan het bureau om het rapport begin volgende week toe te sturen. Ik zal het direct daarna dan samen met het toegezegde voorstel over hoe ik de informatievoorziening over grote projecten in de toekomst periodiek vorm wil geven aan de Kamer toe zenden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2015/189293

**Bijlage**

In de bijlage staat in detail het financieel verloop per project weergegeven. Voor de beschrijving van de projecten en de informatie over de planning is gebruik gemaakt van gegevens van ProRail.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

## **Bijlage Verloop en stand van zaken stationsprojecten**

### **Uitgangspunten bij de tabellen**

- Projecten zijn in de tabel opgenomen vanaf het 1<sup>e</sup> jaar waarin ze zijn opgenomen in het planstudieprogramma van het Infrastructuurfonds.
- Bedragen zijn in miljoenen euro's.
- Indien er sprake was van een gefaseerde oplevering is alleen het laatste jaar opgenomen in de tabel (in de betreffende begroting kunnen dus meerdere jaren staan). Uitzondering zijn onderstaande projecten die een duidelijk onderscheid in projectdelen kennen:
  - Amsterdam Cuypershal; Middentunnel (2014) renovatie van de Cuypershal (2016)
  - NSP Breda: OV-Terminal (2016) en de geluidschermen (2017)
  - Schiedam-Rijswijk: 1e tunnelbuis 2015 in dienst, 2<sup>e</sup> tunnelbuis 2017 (casco oplevering)
- Planningsaanpassingen zijn in de opeenvolgende begrotingen toegelicht indien de afwijking ten opzichte van de vorige begroting meer dan een jaar bedraagt.

### **Uitgangspunten bij de toelichtingen**

- Er is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande toelichtende teksten zoals opgenomen in de betreffende Infrastructuurfondsbegroting en/of het MIRT projectenboek.
- Reguliere prijsbijstellingen worden in de Rijksbegroting niet per project toegelicht maar zijn nu voor de duidelijkheid zoveel als mogelijk ook benoemd.
- De financiële consequenties van het (vanaf de Begroting 2008) presenteren van de projectbudgetten inclusief 19% BTW is in de begroting niet per project toegelicht evenals de BTW stijging van 19% naar 21% (oktober 2012). In de toelichting bij de tabellen is dit voor de duidelijkheid wel gedaan.

### **Overige opmerkingen bij de tabellen en toelichtingen**

- De tabellen bevatten de bedragen zoals opgenomen in het Infrastructuurfonds (IenM aandeel in de financiering van de scope). In de regel worden projecten eerder in de begroting opgenomen (studiefase) dan dat ze aan ProRail worden beschikt (exclusief BTW) (realisatiefase). Per project kan sprake zijn van meerdere subsidiebeschikkingen. Ook geldt dat budgetmutaties die in de begroting separaat staan beschreven in één keer via een subsidiebeschikking aan ProRail beschikbaar gesteld kunnen zijn.
- Het jaar waarin de (eerste substantiële) realisatie subsidiebeschikking (opdracht) aan ProRail verleend is staat expliciet vermeld.
- Er wordt telkens een toelichting gegeven op het verloop van de planning sinds verlening van de realisatiebeschikking aan ProRail.
- De projecten Zwolle Sport en Eindhoven Stationspassage zijn, in tegenstelling tot de overige projecten, niet separaat opgenomen in de begroting. Ze maken deel uit van het MIRT programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten. Dit programma is naar aanleiding van het advies van de Commissie Kuiken voor het eerst in de Voorjaarsnota 2013 als aanlegprogramma opgenomen. De wijzigingen bij deze twee deelprojecten worden daarom woordelijk beschreven zonder een aanvullende presentatie in een tabel.
- Het Project Tilburg is geen separaat MIRT aanlegproject en wordt daarom afwijkend beschreven.

### **Verklaring afkortingen**

AK	Algemene Kosten
NJN	Najaarsnota
NSP	Nationale Sleutelprojecten
PEAT	Kosten voor Projectmanagement Engineering Administratie & Toezicht
SW	Slotwet
VJN	Voorjaarsnota

## NSP OV Terminal stationsgebied Utrecht



### Scope

Vanaf 2016 biedt station Utrecht Centraal ruimte aan 360.000 dagelijkse gebruikers en is daarmee hét knooppunt van het Nederlandse reizigersvervoer per spoor. Het station wordt flink vergroot. Reizigers hebben straks meer ruimte en betere overstapmogelijkheden naar sporen en andere vormen van (openbaar) vervoer. Het nieuwe Utrecht Centraal wordt het nieuwe 'stadshart' van Utrecht. Het Rijk is enkel risicoaansprakelijk voor de bouw van de traverse (het stationsgebouw en de reeds gerealiseerde buurtsporen).

### Planning

Medio 2007 is de beschikking voor realisatie verleend aan ProRail. Volgens de planning zou het project in 2013 worden afgerond. Volgens de huidige planning wordt de OV Terminal (OVT, voor wat betreft het deel dat door ProRail is aanbesteed) in 2016 opgeleverd. Deze verschuiving wordt grotendeels verklaard door een latere start van de uitvoering vanwege een vertraagde gunning en het niet tijdig beschikbaar krijgen van objecten van derden die voor uitvoering nodig waren en door het moeizaam verkrijgen van instemming van de vereniging van eigenaren van het aansluitende woon- en winkelcomplex Hoog Catharijne met de bouwfasering, de werkbare uren in de nacht en tijdelijke toegangsbeperkingen.

### Toelichting op de wijzigingen

*Van Begroting 2007 (255 mln) naar Begroting 2008 (316 mln)<sup>1</sup>*

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 49 mln)
- NS heeft op 11 juli 2007 voor 112,5 mln (pp 2006) een investeringsovereenkomst gesloten met VenW VROM ProRail en de gemeenten Arnhem, Breda, Utrecht, Den Haag en Rotterdam voor de extra commerciële voorzieningen in deze nieuwe sleutelprojecten. Uitgaande van de planbijdrage van NS is er met betrokken gemeenten gesproken over de businesscase van elk project. VenW heeft besloten 6 mln extra bij te dragen waarvan 1,8 mln aan NSP Utrecht
- ProRail heeft nieuwe tellingen uitgevoerd mbt de benodigde fietsplaatsen. Het aantal benodigde plaatsen neemt toe met 4500. Het budget is opgehoogd met 9,5 mln omdat de extra fietsenstallingen tot de eisen van het basisstation behoren.
- Reguliere prijsbijstelling (+ 1 mln).

*Van Begroting 2008 (316 mln) naar Begroting 2009 (321 mln)<sup>2</sup>*

- Reguliere prijsbijstelling (+ 4,5 mln).

<sup>1</sup> Kamerstuknummer 30 800 A nr.1

<sup>2</sup> Kamerstuknummer 31 200 A nr.1

*Van Begroting 2009 (321 mln) naar Begroting 2010 (331 mln)*<sup>3</sup>

- Projectbudget is opgehoogd ivm de financiering van de aansluiting van de trappen op de perrons op de Rabobrug (+ 3,5 mln). Financiering is geregeld met Motie van Geel (Kamerstukken II, 2008-2009, 31 700 nr. 10). Daarnaast is de reguliere prijsbijstelling toegevoegd (+6,5 mln).

*Van Begroting 2011 (332 mln) naar Begroting 2012 (322 mln)*<sup>4</sup>

- Verlaging wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen in het totale projectbudget van de gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven (- 10 mln).

*Van Begroting 2012 (322 mln) naar Begroting 2013 (338 mln)*<sup>5</sup>

- De voor ProRail beschikbare PEAT/AK dekking voor de NSP projecten is tot dusver op basis van standaard bepalingen berekend. De in april 2009 door VenW en ProRail ingestelde Commissie NSP's heeft vastgesteld dat dit voor NSP projecten niet toereikend is en gaf de aanbeveling het PEAT/AK tekort aan te zuiveren. Deze aanbeveling is overgenomen. Het extra benodigde PEAT/AK bedrag is toegevoegd (+15,7 mln).

*Van Begroting 2013 (338 mln) naar Begroting 2014 (346 mln)*<sup>6</sup>

- Bij Slotwet 2012/VJN2013 is de BTW verhoging van 19% naar 21% verwerkt (+ 3,4 mln) alsmede de reguliere prijsbijstelling (+ 4,6 mln).

*Van Begroting 2015 (346 mln) naar Begroting 2016 (412 mln)*<sup>7</sup>

- Toekenning van de in 2007 toegezegde garantstelling dekking meerkosten ontstaan door indexatieverschillen markt vs IBOI (+ 12,4 mln) en dekking meerkosten ontstaan door langere doorlooptijd van 2 jaar waardoor kosten voor toezicht, administratie en projectbegeleiding zijn toegenomen als ook de kosten van de aannemer door opgelopen vertraging en omzetsderving (+ 53,2 mln).

*Actuele stand van zaken*

- De definitieve aanvullende subsidieaanvraag zal op basis van de huidige inzichten lager uitvallen. Het projectbudget wordt daarom naar verwachting bij Najaarsnota 2015 beperkt bijgesteld (- 1,4 mln).

### **Achtergrond Financiën**

In de begroting 2002 is dit project opgenomen in het planstudieprogramma van het artikel Regionaal/Lokaal. Er was destijds geen taakstellend budget opgenomen maar een zogeheten minimaal, maximaal en ijkpuntbedrag (min 118, max 241, ijkpunt 235). In begroting 2003 is het project overgeboekt naar het planstudieprogramma Personenvervoer (min 122 mln, max 248, ijkpunt 242). In de Begroting 2004 is het project ondergebracht bij het planstudieprogramma Grote Stations" voor 249 mln.

---

<sup>3</sup> Kamerstuknummer 31 700 A nr.1

<sup>4</sup> Kamerstuknummer 32 500 A nr.1

<sup>5</sup> Kamerstuknummer 33 000 A nr.1

<sup>6</sup> Kamerstuknummer 33 640 A nr.1

<sup>7</sup> Kamerstuknummer 34 000 A nr.1

<b>IF Begroting</b>	<b>Budget</b>
2004	249
2005	252
2006	253
2007	255
2008	316
2009	321
2010	331
2011	332
2012	322
2013	338
2014	346
2015	346
2016	412



## NSP Rotterdam Centraal



### Scope

Het oude station in Rotterdam barstte uit zijn voegen door de groei van het (inter)nationale treinverkeer en regionale vervoersnetwerk. Dagelijks maken 110.000 reizigers gebruik van dit station en dat aantal zal naar verwachting toenemen tot zo'n 323.000 reizigers per dag in 2025. Het nieuwe Rotterdam Centraal is daarom ruimer en groter dan zijn voorganger. De nieuwe, ruimere reizigerspassage biedt een gemakkelijke overstap en tal van voorzieningen voor reizigers van en naar de havenstad.

### Planning

Medio 2008 is de beschikking voor de realisatie verleend aan ProRail. Volgens de planning zou het project in 2012 worden afgerond. De nieuwe terminal (het ProRail deel) is in mei 2013 opgeleverd en in november 2012 is de nieuwe reizigerspassage geopend. De vernieuwing van het station is afgerond en in maart 2014 nadat ook gemeente en NS Stations voldoende klaar waren in het gebied is het nieuwe station als eerste in de reeks van grote stationsvernieuwingen Koninklijk geopend.

### Toelichting op de wijzigingen

*Van Begroting 2007 (162 mln) naar Begroting 2008 (191 mln)<sup>8</sup>*

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 28,3mln).

*Van Begroting 2008 (191 mln) naar Begroting 2009 (251 mln)<sup>9</sup>*

- Tijdens de fase waarin het Voorlopig Ontwerp (VO) is uitgewerkt naar een Definitief Ontwerp (DO) is gebleken dat er een fors verschil is tussen beschikbaar budget en de geraamde kosten van dit ontwerp. VenW heeft hierop een aanvullende bijdrage toegezegd van 44,6 mln en daarnaast is besloten de dekkinggaranties (destijds bedoeld als extra buffer in het geval van aanbestedingstegenvaller) van het Rijk en de gemeente Rotterdam van beiden 11,9 mln zoals vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst in te zetten als budget voor NSP Rotterdam. Tevens is de reguliere prijsbijstelling toegevoegd (+ 3 mln).

<sup>8</sup> Kamerstuknummer 30 800 A nr.1

<sup>9</sup> Kamerstuknummer 31 200 A nr.1

*Van Begroting 2009 (251 mln) naar Begroting 2010 (267 mln)<sup>10</sup>*

- Naast de reguliere prijsbijstelling (+ 4 mln) is het budget in overeenstemming gebracht met het aanbestedingsresultaat (+ 12 mln).

*Van Begroting 2011 (267 mln) naar Begroting 2012 (260 mln)<sup>11</sup>*

- Verlaging wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van de gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven (- 8 mln). Daarnaast is de reguliere prijsbijstelling (+ 1 mln) toegevoegd.

*Van Begroting 2012 (260 mln) naar Begroting 2013 (265 mln)<sup>12</sup>*

- De voor ProRail beschikbare PEAT/AK dekking voor de NSP projecten was tot dusver op basis van standaard bepalingen berekend. De in april 2009 door VenW en ProRail ingestelde Commissie NSP's heeft vastgesteld dat dit voor NSP projecten niet toereikend is en gaf de aanbeveling het PEAT/AK tekort aan te zuiveren. Deze aanbeveling is overgenomen en het extra benodigde PEAT/AK bedrag is aan het projectbudget toegevoegd (+ 5,3 mln).

*Van Begroting 2013 (265 mln) naar Begroting 2014 (275 mln)<sup>13</sup>*

- Bij Slotwet 2012/VJN2013 is de BTW verhoging van 19% naar 21% verwerkt (+ 1mln)
- Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd (+ 7,3 mln) in verband met compensatie prijsbijstelling voorgaande jaren (in het verleden ontstane verschillen tussen de toegekende indexering op basis van IBOI en de daadwerkelijke prijsstijgingen) en eveneens verhoogd met de reguliere prijsbijstelling voor het lopende jaar (+ 1,6 mln). In de toelichtende tekst bij de VJN 2013 zijn deze toevoegingen in één bedrag onder de noemer "prijsbijstelling verantwoord.

*Actuele stand van zaken*

- Het project is financieel afgerond en de definitieve subsidievaststelling heeft plaatsgevonden. Van de 275 mln is 271 mln gerealiseerd. De resterende 4 mln is toegevoegd aan het MIRT project "Nazorg gereedgemaakte lijnen". Deze uitgaven worden (mogelijk) de komende jaren gerealiseerd. Via de door ProRail aan IenM voortgangsrapportages blijft zicht op de uitgaven voor werkzaamheden van projecten die financieel zijn afgesloten. Na subsidievaststelling worden projecten niet meer opgenomen in de begroting.

<b>IF Begroting</b>	<b>Budget</b>
2004	158
2005	160
2006	161
2007	162
2008	191
2009	251
2010	267
2011	267
2012	260
2013	265
2014	275
2015	275
2016	-

<sup>10</sup> Kamerstuknummer 31 700 A nr.1

<sup>11</sup> Kamerstuknummer 32 500 A nr.1

<sup>12</sup> Kamerstuknummer 33 000 A nr.1

<sup>13</sup> Kamerstuknummer 33 640 A nr.1

## NSP Den Haag Centraal



### Scope

Dit station in het politieke hart van Nederland is ook flink op de schop genomen. In het nieuwe station komen alle soorten openbaar vervoer onder een glazen dak dat zo groot is als twee voetbalvelden. Het nieuwe station wordt ruim, licht en overzichtelijk. Op verschillende verdiepingen van het station vinden de reizigers gemakkelijk aansluiting op het Haagse trein-, bus- en tramverkeer.

### Planning

Medio 2010 is de realisatiebeschikking verleend. Volgens de planning zou het project in 2013 worden afgerond. Inmiddels zijn zowel de perrons (in 2013) als de hal (in 2014) gereed. Definitieve oplevering geschiedt zodra alle bouwdelen (zoals de winkels) gereed zijn. De algehele oplevering staat gepland voor begin 2016. De verschuiving ten opzichte van de initiële planning uit de beschikkingsaanvraag is met name in de opstartfase van het project opgetreden waarbij er een tweede aanbesteding noodzakelijk was omdat de eerste aanbesteding werd afgebroken in verband met te hoge inschrijvingen ten opzichte van de kostenramingen.

### Toelichting op de wijzigingen

*Van Begroting 2007 (83 mln) naar Begroting 2008 (104 mln)<sup>14</sup>*

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 16 mln)
- Als gevolg van onderhandelingen tussen de diverse partijen in het kader van de businesscase, de uitwerking van het voorlopig ontwerp in een definitief integraal ontwerp van de OV Terminal en Stichtage en een gewijzigde bouwfasering is die indienststelling van het project met 2 jaar vertraagd. Om te komen tot een sluitende businesscase is in het Bestuurlijk Overleg besloten tot een aanvullend budget van maximaal 4,3 mln.

*Van Begroting 2009 (105 mln) naar Begroting 2010 (108 mln)<sup>15</sup>*

- Reguliere prijsbijstelling (+ 2,3 mln).

*Van Begroting 2010 (108 mln) naar Begroting 2011 (115 mln)<sup>16</sup>*

- De voor ProRail beschikbare PEAT/AK dekking voor de NSP projecten is tot dusver op basis van standaard bepalingen berekend. De in april 2009 door VenW en ProRail ingestelde Commissie

<sup>14</sup> Kamerstuknummer 30 800 A nr.1

<sup>15</sup> Kamerstuknummer 31 700 A nr.1

<sup>16</sup> Kamerstuknummer 32 123 A nr.1

NSP's heeft vastgesteld dat dit voor NSP projecten niet toereikend is en gaf de aanbeveling het PEAT/AK tekort aan te zuiveren. Deze aanbeveling is overgenomen. Het extra benodigde PEAT/AK bedrag is toegevoegd (+ 7 mln). In het MIRT projectboek is dit als volgt toegelicht "als gevolg van de langere aanbestedingsprocedure is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Tevens is door de langere doorlooptijd het taakstellende budget met 7 mln verhoogd.

*Van Begroting 2013 (115 mln) naar Begroting 2014 (117 mln)<sup>17</sup>*

- Bij Slotwet 2012/VJN2013 is zowel de BTW verhoging van 19% naar 21% verwerkt (0,7 mln) als de reguliere prijsbijstelling (1,3 mln).

*Van Begroting 2014 (117 mln) naar Begroting 2015 (123 mln)<sup>18</sup>*

- De voor de realisatie benodigde en geaccordeerde trein vrije perioden waar ook het bestek en de businesscase op gebaseerd was heeft Prorail later op verzoek van NS ingetrokken. Om het project te realiseren is in overeenstemming met de partijen gekozen voor het verkorten van de sporen waardoor de bouw van de OVT zonder treinvrije perioden conform planning mogelijk bleef. Dit heeft geleid tot 5,7 mln aan meerkosten. Hier staat tegenover dat gedurende de gehele realisatieperiode van de hal sprake is geweest van een continue beschikbaarheid van de sporen en toegang tot het station.

*Actuele stand van zaken*

- Het project is financieel afgerond (123 mln) en de subsidie wordt definitief vastgesteld. Het project is niet meer opgenomen in de begroting.

<b>IF Begroting</b>	<b>Budget</b>
2004	81
2005	82
2006	82
2007	83
2008	104
2009	105
2010	108
2011	115
2012	115
2013	115
2014	117
2015	123
2016	-

<sup>17</sup> Kamerstuknummer 33 640 A nr.1

<sup>18</sup> Kamerstuknummer 33 750 A nr.1

## NSP Breda Centraal



### Scope

Station Breda wordt - als enige Brabantse halte langs de hogesnelheidslijn – de Poort van Brabant genoemd. Gebruikten in 2009 elke dag 28.000 mensen het station, in 2020 is dit aantal naar verwachting gestegen naar 57.000. Het station wordt uitgebreid om ruimte te geven aan de nieuwe internationale verbinding. Tussen de noord- en zuidkant van station Breda komt een ondergrondse reizigerspassage met winkels.

### Planning

Medio 2008 is de beschikking voor realisatie van NSP Breda verleend. Volgens de planning zou het project in 2011 worden afgerond. Volgens de huidige planning wordt de OV Terminal in 2016 opgeleverd. De ontwikkeling in deze planning is gevolg van een langere doorlooptijd om tot een afgestemd plan, business case en verdeling van risico's te komen met de diverse financiers en daarna ook een contract voor de markt dat goed aanbesteed kon worden.

### Toelichting op de wijzigingen

*Van Begroting 2005 (18 mln) naar Begroting 2006 (37 mln)<sup>19</sup>*

- In Toetsbrief van het Rijk van december 2003 was reeds een stijging van het benodigde budget gemeld. De kosten van het basisstation werden op ca 30 mln geraamd. Naast de kosten van het basisstation is besloten om gezamenlijk met de spoorsector te investeren in een derde perron en een sobere uitbreiding van de sporen lay-out om de aanlanding van HSA treinen mogelijk te maken zonder bestaande stoptreindiensten te schrappen (+ 6 mln).

*Van Begroting 2007 (38 mln) naar Begroting 2008 (48 mln)<sup>20</sup>*

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 6,7 mln).
- NS heeft op 11 juli 2007 een investeringsovereenkomst gesloten met VenW VROM ProRail en de gemeenten Arnhem, Breda, Utrecht, Den Haag en Rotterdam voor de extra commerciële voorzieningen in deze nieuwe sleutelprojecten. Uitgaande van de planbijdrage van NS is er met betrokken gemeenten gesproken over de BC van elk project. VenW heeft besloten 6 mln extra bij te dragen waarvan 4,2 mln aan Breda.

<sup>19</sup> Kamerstuknummer 29 800 A nr.1

<sup>20</sup> Kamerstuknummer 30 800 A nr.1

*Van Begroting 2008 (48 mln) naar Begroting 2009 (52 mln)<sup>21</sup>*

- De bijdrage is verhoogd ten behoeve van het realiseren van geluidschermen met een hogere kwaliteit dan oorspronkelijk als sanering was geraamd om op deze manier in het stationskwartier aan te sluiten op de reeds gerealiseerde schermen voor de HSL (+ 3,6 mln).

*Van Begroting 2010 (53 mln) naar Begroting 2011 (59 mln)<sup>22</sup>*

- Als gevolg van het oprekken van de besteksfase en het uitwerken van de bezuinigingsopties is de oplevering van de OV Terminal met een jaar vertraagd. Vanwege de langere looptijd en complexiteit van het project is het taakstellende budget verhoogd met 6 mln.

*Van Begroting 2012 (59 mln) naar Begroting 2013 (55 mln)<sup>23</sup>*

- Projectbudget is verlaagd nav een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller (- 4,8 mln).

*Van Begroting 2014 (56 mln) naar Begroting 2015 (75 mln)*

- Bij VJN 2014<sup>24</sup> is 7,8 mln overgeboekt vanuit het programma kleine functiewijzingen naar het projectbudget NSP Breda voor geluidschermen die vanuit dit programma gefinancierd zouden worden.
- In de begroting 2015<sup>25</sup> is het projectbudget is opgehoogd met 11,4 mln. Dit heeft voor 9,3 mln betrekking op de OV terminal en voor 2,1 mln op het geluidscherm. Bij het opstellen van de businesscase was er onterecht vanuit gegaan dat een deel van de kosten voor de OV Terminal gefinancierd zouden kunnen worden via Beheer en onderhoud. Daarnaast is het contract met de aannemer van de geluidschermen opgezegd, wat tot meerkosten heeft geleid.

*Actuele stand van zaken*

- De beschikking aan ProRail is verhoogd in verband met het afhandelen van een claim van de aannemerscombinatie (meerwerk en vertragingskosten), extra bouwkosten en onvoorzien tot einde werk (+ 13,4 mln). Doordat deze besluitvorming eind juli heeft plaatsgevonden kon deze aanpassing niet meer in de begroting 2016 worden verwerkt. Dit wordt bij Najaarsnota 2015 (voor het lopende jaar) en Voorjaarnota 2016 (voor de overige jaren) verwerkt.

<b>IF Begroting</b>	<b>Budget</b>
2004	18
2005	18
2006	37
2007	38
2008	48
2009	52
2010	53
2011	59
2012	59
2013	55
2014	56
2015	75
2016	75

<sup>21</sup> Kamerstuknummer 31 200 A nr.1

<sup>22</sup> Kamerstuknummer 32 123 A nr.1

<sup>23</sup> Kamerstuknummer 33 000 A nr.1

<sup>24</sup> Kamerstuknummer 33 940 A nr.1

<sup>25</sup> Kamerstuknummer 34 000 A nr.1

## NSP Arnhem Centraal



### Scope

In Arnhem is een compleet nieuw stationsgebouw verrezen. Het ontwerp gaat hand in hand met de glooiende omgeving van de stad. Na de aanleg van extra sporen, de vernieuwing van de perrons en de aanleg van een perrontunnel en fietsenstalling, wordt momenteel de bouw afgerond van de nieuwe stationshal. Het compleet nieuwe station wordt op 19 november 2015 geopend.

### Planning

In 2005 is de realisatie van het tijdelijk station beschikt, in 2007 de realisatie van de perrontunnel en in 2008 de realisatie van het treinendeel van de OV-terminal. Volgens planning zou het project in 2010 worden afgerond. De perrontunnel is opgeleverd in 2011. De OV Terminal is in oktober 2015 opgeleverd en wordt op 19 november 2015 officieel opengesteld. De wijziging van de constructie van het oorspronkelijke ontwerp van beton naar staal zorgde voor een complex ontwerpvragestuk dat met name in de detailuitwerking na de aanbesteding tot veel extra werk en een langere doorlooptijd heeft geleid.

### Toelichting op de wijzigingen

*Van Begroting 2006 (25 mln) naar Begroting 2007 (30 mln)<sup>26</sup>*

- Projectbudget opgehoogd vanuit budget Arnhem 4<sup>e</sup> perron tbv tijdelijk station en een tijdelijke passerelle (+ 4,9 mln).

*Van Begroting 2007 (30 mln) naar Begroting 2008 (77 mln)<sup>27</sup>*

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 11,3 mln)
- Het onderdeel "perrontunnel" is overgeboekt vanuit project Arnhem 4<sup>e</sup> perron vanwege de grote samenhang met het NSP project (+ 35,7 mln).

*Van Begroting 2008 (77 mln) naar Begroting 2009 (82 mln)<sup>28</sup>*

- Actualisatie van de businesscase laat een tekort zien op het busdeel van de OV Terminal. Dit tekort is weggenomen door extra bijdragen van Arnhem, Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Provincie Gelderland. Het Rijk is daarbij akkoord gegaan met een verlaging van de bijdrage van

<sup>26</sup> Kamerstuknummer 30 300 A nr.1

<sup>27</sup> Kamerstuknummer 30 800 A nr.1

<sup>28</sup> Kamerstuknummer 31 200 A nr.1

Arnhem en ter compensatie daarvan een hogere bijdrage van het Rijk in het treinendeel van de OV Terminal (+ 4 mln) zodat het tekort evenredig is gedeeld door Rijk, gemeente en regionale overheden.

*Van Begroting 2010 (83 mln) naar Begroting 2011 (101 mln)<sup>29</sup>*

- Na een mislukte aanbesteding in 2008 is gebleken dat het project niet overeenkomstig het definitief ontwerp (DO) binnen de kostenraming te realiseren is. Er bleek sprake te zijn van sterke prijsstijgingen van specifieke materialen en daarnaast een complexe bouwwijze. In 2009 is besloten het DO te handhaven en het project in 2 fasen aan te besteden. Er is een tekort op het treinendeel van de OV. Het Rijk is bereid dit tekort te financieren. VenW zal het bedrag beschikbaar stellen en VROM zal VenW voor 17,5 mln compenseren.

*Van Begroting 2011 (101 mln) naar Begroting 2012 (106 mln)<sup>30</sup>*

- Ter voorbereiding op de aanbesteding van de afbouw van het OV terminalcomplex (2<sup>e</sup> fase) is de businesscase herijkt en een analyse opgesteld van de kosten voor voorbereiding, engineering administratie en toezicht. Voor het sluitend maken van de BC is vanuit het Rijk een extra bijdrage toegezegd van 7,5 mln. Daarnaast is het projectbudget verlaagd ivm het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven (- 2,2 mln).

*Van Begroting 2012 (106 mln) naar Begroting 2013 (107 mln)<sup>31</sup>*

- De tijdelijke traverse/station zijn langer in gebruik geweest dan vooraf aangenomen en de sloop van deze traverse is duurder uitgevallen dan geraamd. Als gevolg hiervan is het projectbudget verhoogd (+ 0,8 mln).

*Van Begroting 2013 (107 mln) naar Begroting 2014 (108 mln)<sup>32</sup>*

- Bij Slotwet 2012/VJN2013 is de BTW verhoging van 19% naar 21% verwerkt en de reguliere prijsbijstelling

<b>IF Begroting</b>	<b>Budget</b>
2004	24
2005	24
2006	25
2007	30
2008	77
2009	82
2010	83
2011	101
2012	106
2013	107
2014	108
2015	108
2016	108

<sup>29</sup> Kamerstuknummer 32 123 A nr.1

<sup>30</sup> Kamerstuknummer 32 500 A nr.1

<sup>31</sup> Kamerstuknummer 33 000 A nr.1

<sup>32</sup> Kamerstuknummer 33 640 A nr.1



## Schiedam –Rijswijk incl. Spoortunnel Delft



### Scope

De bouw van een nieuw station en spoortunnel in Delft (2 tunnelbuizen, voorbereid voor 4 sporen) en een ondergrondse fietsenstalling. De spoortunnel vervangt het spoorwegviaduct in Delft, dat voor omwonenden een bron van ergernis was als gevolg van geluidhinder van voorbijrazende treinen vlak langs de bebouwing met iedere tweeënhalve minuut een passerende trein.

### Planning

De realisatie van de spoortunnel is begin 2007 beschikt en aanvullend in 2008 waarbij het ministerie het risico overnam van Gemeente Delft. Volgens de planning zou het project eind 2011 worden afgerond. In 2015 zijn het station en de eerste tunnelbuis (2 sporig) opgeleverd. De planning voor de oplevering van tweede tunnelbuis (casco) is in 2017. De verschuiving in de planning hangt samen met het later toevoegen van de tweede tunnelbuis aan het project en ontwikkelingen gedurende de uitvoering van het project (onder andere grondwaterproblematiek).

### Toelichting op de wijzigingen

Begroting 2006 budget 270 mln (taakstellend budget) (75 VROM/270 VenW)<sup>33</sup>

- Het project heeft in eerste instantie geen prioriteit gekregen bij het verlengde MIT. In de begrotingsbehandeling 2005 is via de motie Mastwijk c.s. (29800 XII, nr., 88) gevraagd de kosten voor de Spoortunnel Delft tot een totaal van de indertijd beschikbare rijksmiddelen (344 mln, inclusief risicoaafkoop) in de periode na 2010 taakstellend ter beschikking te stellen. Er is besloten tot een Rijksbijdrage van in totaal 344 mln waarvan 269 mln van VenW en een vast bedrag van 75 mln van VROM. De 269 mln is verhoogd met de reguliere prijsbijstelling (+ 1,3 mln).

*Van Begroting 2007 (272 mln) naar Begroting 2008 (325 mln)<sup>34</sup>*

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 52 mln) en reguliere prijsbijstelling (+1 mln).

<sup>33</sup> Kamerstuknummer 30 300 A nr.1

<sup>34</sup> Kamerstuknummer 30 800 A nr.1

*Van Begroting 2008 (325 mln) naar Begroting 2009 (392 mln)*<sup>35</sup>

- Op verzoek van Delft zijn additionele middelen toegezegd voor uitbreiding van de scope. In eerste instantie 20 mln voor een toekomstvaste ligging van de spoortunnel ter hoogte van de DSM en de Kampveldweg en vervolgens 40 mln extra voor het 4 sporig uitgraven van de tunnel.  
Naar aanleiding van Bestuurlijk Overleg van 13 mei 2008 is door VenW 2 mln extra toegezegd. Hierover is de Kamer schriftelijk geïnformeerd. De reguliere verwerkte prijsbijstelling bedroeg 5 mln.

*Van Begroting 2009 (392 mln) naar Begroting 2010 (453 mln)*<sup>36</sup>

- In 2008 is uit een externe audit gebleken dat het project een tekort kent. Dit tekort bestaat uit directe kosten en uit extra risicoreservering. Voor dekking van het directe tekort is in 2008 een oplossing gevonden onder meer door additionele bijdragen van Provincie Zuid Holland en Delft. Op het moment van gunning in juli 2008 is de spoortunnel als regulier MIRT aanlegproject op verzoek van Delft teruggenomen van Delft waarbij is afgesproken dat VenW zorgt voor de 53 mln extra risicoreservering uit de externe audit. De reguliere verwerkte prijsbijstelling bedroeg 8 mln.

*Begroting 2012*<sup>37</sup>

- De indienststelling van de 2 sporige tunnel is verschoven van 2014 naar 2015 als gevolg van vertraging in de voorbereidingsfase en optredende risico's in het project. Het huidige budget volstaat niet om deze risico's te dekken. In 2012 worden afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen over de financiële consequenties.

*Van Begroting 2012 (453 mln) naar Begroting 2013 (531 mln)*<sup>38</sup>

Op dit project is sprake van een kostenoverschrijding van € 77 miljoen veroorzaakt door een drietal hoofdoorzaken:

- de kosten van het wijzigen van het uitlopen van de planning;
- het financieringstekort in het PEAT-budget;
- gevolgen van gewijzigde inzichten in de Delftse grondwaterstanden

*Van Begroting 2013 (531 mln) naar Begroting 2014 (538 mln)*<sup>39</sup>

- Bij Slotwet 2012/VJN2013 is de BTW verhoging van 19% naar 21% verwerkt (+ 3 mln) en de reguliere prijsbijstelling (+ 4,7 mln).

*Van Begroting 2014 (538 mln) naar Begroting 2015 (553 mln)*<sup>40</sup>

- Bij SW 2013/VJN 2014 heeft een overboeking plaatsgevonden vanuit budget PHS tbv een voorinvestering voor PHS in het project spoorzone Delft (+ 14,3 mln).

---

<sup>35</sup> Kamerstuknummer 31 200 A nr.1

<sup>36</sup> Kamerstuknummer 31 700 A nr.1

<sup>37</sup> Kamerstuknummer 33 000 A nr.1

<sup>38</sup> Kamerstuknummer 33 000 A nr.1

<sup>39</sup> Kamerstuknummer 33 400 A nr.1

<sup>40</sup> Kamerstuknummer 33 940 A nr.1

<b>IF Begroting</b>	<b>Budget</b>
2002	301
2003	310
2004	319
2005	323
2006	270
2007	272
2008	325
2009	392
2010	453
2011	452
2012	453
2013	531
2014	538
2015	553
2016	553

## Amsterdam Cuypershal



### Scope

Amsterdam Centraal ondergaat een metamorfose. Zo blijft het station nu en in de toekomst een hoogwaardige entree van de hoofdstad, waar bijna alle vormen van (openbaar)vervoer te vinden zijn: trein, tram, bus, metro, taxi, fiets en veerpont. Er is een nieuwe passage met tal van voorzieningen voor reizigers gerealiseerd. Een deel van de bestaande reizigerstunnels is al gemoderniseerd. Een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het station maakt per november 2015 de verbinding tussen Amsterdam-Noord en het centrum gemakkelijker. Het project Amsterdam Cuypershal maakt onderdeel uit van het Masterplan Stationseiland en is erop gericht om het monumentale karakter van het Cuypersgebouw te herstellen. In de afgelopen 120 jaar zijn aanpassingen ondergaan, waardoor de monumentale waarde van de Cuypershal is aangetast. Een kwaliteitsverbetering is nodig om het monumentale karakter van de Cuypershal te herstellen. Naast de restauratie en renovatie van de Cuypershal omvat het project ook het verbreden van de transfercapaciteit van de Middentunnel en Oosttunnel van het station.

### Planning

Medio 2011 is de beschikking voor de realisatie van de restauratie en renovatie van het Cuypersgebouw en de Middentunnel afgegeven aan ProRail. Volgens de planning zou het project in 2013 worden afgerond. De renovatie van de Middentunnel is in 2014 gerealiseerd. De restauratie en renovatie van het Cuypersgebouw is verschoven naar 2018.

Dit project heeft in planning en inhoud veel raakvlakken met andere projecten in dit gebied, zoals de realisatie van de nieuwe IJ-hal, de poortvrije passages (beiden NS Stations), anticiperen op de verbreding van de Oosttunnel in het kader van PHS, de realisatie van de Noord-Zuidlijn onder het station en een langzaamverkeerspassage onder de sporen door (beide gemeente Amsterdam). Hierdoor kon tijdens de beschikkingsaanvraag alleen een globale planning worden afgegeven. De planning is aangepast naar aanleiding van bijvoorbeeld de uitloop bij de Noord/Zuidlijn.

### Toelichting op de wijzigingen

*Van Begroting 2014 (38 mln) naar Begroting 2015 (26 mln)<sup>41</sup>*

- In verband met de integrale aanpak van Amsterdam CS is de reservering voor Amsterdam Cuypershal Oosttunnel overgeboekt naar het programma PHS.

IF Begroting	Budget
2010	36
2011	37
2012	37
2013	37
2014	38
2015	26
2016	26

<sup>41</sup> Kamerstuknummer 33 750 A nr.1

## NSP Amsterdam Zuidas station



### Scope

Op en rond station Amsterdam Zuid wordt het project Zuidasdok gerealiseerd. Dit project wordt in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur, stadsregio en gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en Prorail als één integraal project gerealiseerd.

Station Amsterdam Zuid verwerkt nu al 80.000 reizigers per dag. Met de komst van de Noord/Zuidlijn in 2017 en de groei van het treinverkeer op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad wordt dat veel meer: wel 250.000 reizigers per dag. Amsterdam Zuid wordt de spil in het verbeterde vervoersnetwerk rond Zuidas en Amsterdam. Het nieuwe station zorgt voor meer ruimte en comfort voor de reiziger.

### Planning

Volgens de huidige planning is dit project in 2028 gerealiseerd.

### Toelichting op de wijzigingen

*Van Begroting 2004 (65 mln) naar Begroting 2005 (62 mln)*<sup>42</sup>

- In verband met de bouw van een stationsstalling is een deel van het budget overgeheveld naar het realisatieproject Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid 2<sup>e</sup> eilandperron.

*Van Begroting 2005 (62 mln) naar Begroting 2006 (91 mln)*<sup>43</sup>

- Vanwege de toedeling van de kosten die gemeoid zijn met een sober en doelmatig basisstation obv het globale plan voor de OV terminal Zuidas is het projectbudget bijgesteld (+29 mln)

*Van Begroting 2008 (91mln) naar Begroting 2009 (93 mln)*<sup>44</sup>

- Toevoeging reguliere prijsbijstelling

*Van Begroting 2009 (93 mln) naar Begroting 2010 (95 mln)*<sup>45</sup>

- Toevoeging reguliere prijsbijstelling

*Van Begroting 2011 (95 mln) naar Begroting 2012 (231 mln)*<sup>46</sup>

- De bijdrage van VROM is toegevoegd aan het projectbudget (+ 135 mln)

*Van Begroting 2013 (231 mln) naar Begroting 2014 (235 mln)*<sup>47</sup>

- Toevoeging reguliere prijsbijstelling

*Actuele stand van zaken*

---

<sup>42</sup> Kamerstuknummer 29 200 A nr.1

<sup>43</sup> Kamerstuknummer 29 800 A nr.1

<sup>44</sup> Kamerstuknummer 31 200 A nr.1

<sup>45</sup> Kamerstuknummer 31 700 A nr.1

<sup>46</sup> Kamerstuknummer 32 500 A nr.1

<sup>47</sup> Kamerstuknummer 33 400 A nr.1

Het projectbudget is overgeboekt naar IF 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (artikelonderdeel 17.08 Zuidasdok). Binnen dit artikelonderdeel maakt het stationsdeel onderdeel uit van het projectbudget OV-Terminal inclusief keersporen.

<b>IF Begroting</b>	<b>Budget</b>
2004	65
2005	62
2006	91
2007	91
2008	91
2009	93
2010	95
2011	95
2012	231
2013	231
2014	235
2015	
2016	

## Zwolle Spoort (onderdeel programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)



### Scope

Vanuit acht richtingen rijden treinen van en naar Zwolle, sinds 2012 ook over de nieuwe Hanzelijn. Veel bus- en treinreizigers stappen in Zwolle over om verder te reizen naar hun bestemming. Met een vernieuwd station Zwolle en vernieuwde sporen wordt het belangrijkste spoorknooppunt in het noorden van het land gereed gemaakt voor de toekomst. Het station is inmiddels uitgebreid met een vierde perron en een bredere reizigerstunnel met liften en roltrappen, zo is een comfortabele toegang naar de perrons gerealiseerd.

### Planning

De bredere reizigerstunnel is in 2015 opgeleverd.

### Toelichting op de wijzigingen

#### *Voorjaarsnota 2013*

Naar aanleiding van het advies van de Commissie Kuiken is bij Voorjaarsnota 2013 het resterende bedrag van (ondermeer) dit voormalig binnen het programma Beheer onderhoud en vervanging geormerkte project ondergebracht binnen het aanlegprogramma Personenvervoer (98 mln)

#### *Van VJN 2013<sup>48</sup> (98 mln) naar Begroting 2014 (79 mln)*

- Naar aanleiding van de definitieve subsidievaststelling 2012 voor dit project binnen beheer, onderhoud en vervanging (BOV) is hiervan 0,4 mln teruggeboekt naar het programma BOV.
- Het project Zwolle Spoort bestond uit een samenvoeging van drie afzonderlijke deelprojecten: de aanleg van een vierde perron, de verbreding van de perrontunnel en aanpassingen aan het emplacement voor snelheidsverbetering. De eerste twee projecten komen voort uit het voormalige Herstelplan Spoor tweede fase (nu punctualiteits- en capaciteitsknelpunten en het derde project uit de Motie Koopmans (Sporendriehoek Noord Nederland). Tot en met 2012 zijn de gerealiseerde uitgaven voor geheel «Zwolle Spoort» via een verdeelsleutel over deze drie onderdelen verdeeld. In 2012 heeft ProRail, mede gelet op de overbelastverklaring van Zwolle–Zwolle Herfte, besloten het project op te knippen in twee hoofdonderdelen: «Zwolle Spoort» als zijnde de voormalige Herstelplanprojecten en «Reistijdverbetering Zwolle» (Sporendriehoek Noord Nederland/Motie Koopmans). Hiertoe zijn de gerealiseerde uitgaven tot en met 2012 op een andere manier verdeeld over de verschillende onderdelen dan tot nu toe was gedaan. Het gevolg is dat van de totale uitgaven tot en met 2012 € 18,9 mln meer aan «Zwolle Spoort» wordt toegerekend en € 18,9 mln minder aan «Reistijdverbetering Zwolle». Dit wordt geëffectueerd door de gerealiseerde uitgaven op de projecten ongemoeid te laten (het gaat om afgesloten jaren) en voor 2013 € 18,9 mln aan budget over te hevelen van «Zwolle Spoort» naar «Reistijdverbetering».

#### *Actuele stand van zaken*

---

<sup>48</sup> Kamerstuknummer 33 640 A nr.1

Het actuele budget (OB 2016) van het project Zwolle Spoort (binnen het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten) bedraagt 78 mln.



## **Eindhoven Stationspassage** (onderdeel programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)



### **Scope**

Het rijksmonument station Eindhoven uit 1956 is een icoon voor de wederopbouwperiode. In zijn huidige vorm kan het station het verwachte aantal reizigers van 115.000 per dag in 2020 niet aan. Daarom wordt het station van binnen totaal vernieuwd. Station Eindhoven krijgt een nieuwe brede reizigerspassage, waardoor de capaciteit van het station verdubbelt. In de passage worden extra trappen, roltrappen en liften aangebracht en er komen meer winkels.

### **Planning**

Nadat het budget overgeboekt is van Beheer, onderhoud en vervanging naar het aanlegprogramma, is in 2013 een realisatiebeschikking afgegeven voor het resterende budget van 22 mln. De planning was dat het project in 2016 zou worden opgeleverd en dit is onveranderd.

### **Toelichting op de wijzigingen**

#### *Voorjaarsnota 2013*

Naar aanleiding van het advies van de Commissie Kuiken is bij VJN 2013 het resterende bedrag van (ondermeer) dit voormalige binnen het programma Beheer onderhoud en vervanging geormerkte project ondergebracht binnen het aanlegprogramma Personenvervoer (22 mln).

#### *Van VJN 2013 (22 mln) naar Begroting 2014 (22 mln)<sup>49</sup>*

- Naar aanleiding van de definitieve subsidievaststelling 2012 voor dit project binnen beheer, onderhoud en vervanging (BOV) is hiervan 0,3 mln teruggeboekt naar het programma BOV.

#### *Actuele stand van zaken*

Het actuele budget (OB 2016) van het project Eindhoven Stationspassage (binnen het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten) bedraagt 22 mln.

---

<sup>49</sup> Kamerstuknummer 33 640 A nr.1

## Tilburg (onderdeel programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)



### Scope

Dagelijks maken 30.000 reizigers gebruik van station Tilburg. In 2020 zijn dat er ruim 40.000. Om de toegankelijkheid en doorstroming te verbeteren, wordt een nieuwe, brede passage gebouwd. Daarmee wordt ook de toekomstige wijk Spoorzone verbonden met het stadscentrum. Er komen liften en roltrappen naar alle perrons, zodat iedereen er straks zelfstandig kan reizen. Er komen ook nieuwe fietsenstallingen. Op ongeveer 300 meter van het station komt een nieuwe fietsen voetgangerstunnel onder het spoor.

Het project Tilburg is geen MIRT aanlegproject en is ontstaan vanuit de ambitie van gebiedsontwikkeling/spoorzone vanuit de gemeente Tilburg en kent meerdere financiers (o.a. Tilburg en NS). Vanuit ProRail is meegedacht, vooral door het slim combineren van budgetten voor Tilburg binnen lopende programma's en onderhoud.

Vanuit onderstaande ProRail programma's is in totaal 13,950 miljoen bijgedragen aan Tilburg (bedragen excl. BTW)

• Programma 2e fase Herstelplan Spoor	2,400
• Programma Toegankelijkheid/Bereikbaarheid perron	5,800
• Programma Toegankelijkheid/Aanpassen perronhoogte	4,400
• Programma Kleine Functiewijzigingen	1,200
• Programma Functiehandhaving	0,150

De actuele prognose eindstand van de bijdragen vanuit de ProRail programma's bedraagt 13,950 mln.

### Planning

Bij de realisatieovereenkomst was de verwachting dat het project in 2016 gereed zou zijn. Dit is onveranderd.

**UITVOERINGSOVEREENKOMST  
UTRECHT STATIONSGBIED**

**D.D. 2 juli 2004**

**tussen**

**DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING  
EN MILIEUBEHEER**

**en**

**DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

**en**

**DE GEMEENTE UTRECHT**

*d. H. d*

**DE ONDERGETEKENDEN:**

1. de **Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer**, mevrouw S.M. Dekker, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen: "de Minister van VROM";
2. de **Minister van Verkeer en Waterstaat**, mevrouw drs. K.M.H. Peijs, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen: "de Minister van V&W";

hierna gezamenlijk te noemen: "de Ministers";

3. de **Staat der Nederlanden** (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Ministerie van Verkeer en Waterstaat), te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer mevrouw S.M. Dekker en de Minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw drs. K.M.H. Peijs, hierna te noemen: "de Staat";

de partijen sub 1 tot en met 3 hierna gezamenlijk te noemen: "het Rijk";

en

4. de **gemeente Utrecht**, te dezen krachtens artikel 171 Gemeentewet vertegenwoordigd door [REDACTED] Burgemeester van de gemeente Utrecht, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van Burgemeester en Wethouders van dinsdag 16 juni 2004, hierna te noemen: "de Gemeente";

de partijen sub 1 tot en met 4 hierna gezamenlijk te noemen: "Partijen";

**OVERWEGENDE:**

- A: dat de Gemeente en de Ministers in navolging van de door de Gemeente op 13 juni 2002 vastgestelde Visie A, en de aanwijzing van het Centraal Station van Utrecht en omgeving door de Ministers als één van de zogeheten Nieuwe Sleutelprojecten (NSP), samen een factfindingfase hebben doorlopen, waarin gebleken is dat zij gezamenlijk gedragen ambities hebben voor de herontwikkeling van dit gebied en welk project hierna wordt aangeduid als "het Project Utrecht Stationsgebied";
- B: dat op 26 mei 2003 de Ministers en de Gemeente de "intentie-overeenkomst Utrecht Stationsgebied" hebben gesloten, waarin de Ministers en Gemeente hebben vastgelegd met welk uitgangspunt en ambities en op welke wijze zij zullen samenwerken gedurende de verwezenlijking van het Project Utrecht Stationsgebied;
- C: dat de uitvoeringsdoelen van het NSP-programma de navolgende zijn:

1. Het ontwikkelen van de een zestal stationslocaties (waaronder het onderhavige Plangebied) tot hoogwaardige, multimodale OV-knooppunten door integrale ontwikkeling;
2. Het ontwikkelen van het centrummilieu van de zes stationslocaties en reeds bestaande centrummilieus door:
  - maximale spin-off van investeringen in de zes stationslocaties op centrumvorming;
  - de integrale ontwikkeling van de zes stationsgebieden tot toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen en vooral voor midden en hogere inkomens;
3. Het vergroten van de bereikbaarheid in en van Nederland door op de zes stationslocaties:
  - de beschikbaarheid van hoogwaardige vervoersmodaliteiten te verbeteren;
  - het station geschikt te maken voor de HST en de toenemende verkeers-, reizigers- en gebruikersstromen;

- D: dat partijen de ambitie hebben om het Plangebied te ontwikkelen tot een vernieuwd centrumgebied met intensief ruimtegebruik, hoogwaardige openbare ruimte, kantoren, woningen, detailhandel en leasurefuncties, alsmede een hoogwaardige OV Terminal door uitbreiding c.q. opwaardering van de transfercapaciteit en de aldaar aanwezige infrastructuur voor trein, tram en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- E: dat het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente, het "Concept Masterplan Stationsgebied Utrecht" op 20 juni 2003 heeft gepubliceerd;
- F: dat het in overweging E genoemde concept is uitgewerkt in het "Masterplan Stationsgebied Utrecht" van 11 december 2003, dat door de gemeenteraad van de Gemeente is vastgesteld met inachtneming van de opmerkingen opgenomen in het "Raadsvoorstel en Raadsbesluit Masterplan Stationsgebied Utrecht" (Appendix I);
- G: dat de Ministers bij brief van 2 juni 2004 (Appendix II) onder voorwaarden hebben ingestemd met het "Masterplan Stationsgebied Utrecht" van 11 december 2003 en op basis daarvan de NSP- en MIT-bijdragen reserveren;
- H: dat de Gemeente tezamen met de Subsidieontvanger op basis van het Voorlopig Ontwerp van de OV Terminal een definitief ontwerp tot stand zal brengen, zulks volgens de procedures en met inachtneming van de toetsingskaders die in deze overeenkomst zijn neergelegd;
- I: dat met het sluiten van deze overeenkomst de planvormingsfase, als bedoeld in de "Intentie-overeenkomst Utrecht Stationsgebied" wordt gesloten;
- J: dat Partijen overeenstemming hebben bereikt over de ontwikkeling en de realisatie van het Project en de gemaakte afspraken in deze overeenkomst vast leggen;



Deelproject OV Terminal:	het deel van het Project dat betrekking heeft op de verbouwing van de OV Terminal, inclusief de HOV-banen, en dat als zodanig is aangeduid in <b>biilage 1</b> ;
Drempelwaarde:	het bedrag als bedoeld in artikel 15.1, voor zover van toepassing zoals verlaagd ingevolge het bepaalde in artikel 15.4 en zoals verhoogd ingevolge het bepaalde in artikel 15.5;
Eindwaarde:	de waarde van opbrengsten of kosten zoals deze gelden ten tijde van de vaststelling als bedoeld in artikel 15.3, vanaf het tijdstip van realisatie van die opbrengsten of kosten geïndexeerd volgens de Consumenten Prijs Index zoals gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek;
Gebledsopbrengsten:	door de Gemeente verkregen en te verkrijgen inkomsten afkomstig van derden in samenhang met of als gevolg van de totstandkoming van het Deelproject OV Terminal ter zake van de gebieden aangeduid op de als <b>biilage 2</b> aangehechte kaart, verminderd met de door de Gemeente voor de verwerving van deze inkomsten gemaakte en te maken kosten;
HOV-banen:	het deel van het Deelproject OV Terminal dat betrekking heeft op de banen voor hoogwaardig openbaar vervoer, en dat als zodanig is aangeduid in <b>biilage 1</b> ;
Indicatieve Planning:	de indicatieve planning zoals beschreven in <b>Biilage 4</b> ;
Kernelementen van het Voorlopig Ontwerp:	de basisvorm en de architectonische kwaliteit van de terminalhal zoals deze zijn opgenomen in het Voorlopig Ontwerp;
Kwaliteitsoverleg:	het adviesorgaan, bedoeld in Artikel 6 van deze Overeenkomst;
Masterplan:	het als <b>biilage 1</b> aan deze Overeenkomst gehechte "Masterplan Stationsgebied Utrecht" van 11 december 2003, zoals aangepast en geaccordeerd ingevolge het bepaalde in artikel 7;
MIT:	het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport;

MIT-spelregels:	de "Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport" van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van juni 1997;
NSP:	Nieuwe Sleutelprojecten, zijnde grootschalige ontwikkelingsplannen voor HST-stations en hun omgeving, die financieel bevorderd worden door middel van bijdragen uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport;
NSP-kwaliteit:	de in het Plangebied te realiseren ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit, zoals neergelegd in het Masterplan, welke kwaliteit geacht wordt te zijn gerealiseerd, indien is voldaan aan de voorwaarden en procedures bedoeld in artikel 14, in samenhang met artikel 5, leden 11 en 12 van deze Overeenkomst;
Ontwerp:	het door de Stuurgroep Rijk/Gemeente goedgekeurde definitief ontwerp van en eventueel een aanbestedingsgereed bestek voor het Deelproject OV Terminal dat tot stand is gekomen volgens het bepaalde in artikel 8;
Overeenkomst:	deze overeenkomst;
OV Terminal:	het totaal van de transferruimtes en infrastructuur voor trein, bus, tram en hoogwaardig openbaar vervoer, ter plaatse van het huidige NS Station Utrecht Centraal;
Plangebied:	het gebied dat wordt gevormd door de Clusters gezamenlijk;
Project:	de herontwikkeling van het Plangebied, bestaande uit het Centraal Station van Utrecht en omgeving, zoals beschreven in het als <b>biilage 1</b> aangehechte Masterplan;
ProRail:	de besloten vennootschap Railinfrabeheer B.V., de besloten vennootschap Railverkeersleiding B.V. en de besloten vennootschap Railned B.V. gezamenlijk;
Programma van Eisen:	de tussen Partijen overeengekomen eisen die aan de OV Terminal worden gesteld en die zijn beschreven onder niveau's 1,2 en 3 in <b>biilage 5</b> ;



Scope:	de Partijen overeengekomen omvang van het Deelproject OV Terminal, zoals beschreven in <u>bijslage 6</u> ;
Stuurgroep Rijk/Gemeente	de stuurgroep als bedoeld in artikel 5 van deze Overeenkomst;
Subsidiebeschikking Deelproject NSP Utrecht:	een door de Minister van VROM op grond van artikel 50a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in samenhang met artikel 38a tot en met j Besluit op de Ruimtelijke Ordening te nemen subsidiebeschikking, zoals bedoeld in artikel 10.1 van deze Overeenkomst, zulks ter (gedeeltelijke) bekostiging van het Deelproject NSP Utrecht;
Subsidiebeschikking Deelproject OV Terminal:	een door de Minister van V&W op grond van artikel 8 van de Wet van 27 mei 1993, houdende regels inzake een Infrastructuurfonds te nemen beschikking als bedoeld in artikel 10.2 van deze Overeenkomst, omtrent verlening van subsidie uit het infrastructuurfonds als bedoeld in artikel 2 van de Wet Infrastructuurfonds zulks ter (gedeeltelijke) bekostiging van het Deelproject OV Terminal;
Subsidieontvanger:	de privaatrechtelijke of publiekrechtelijke rechtspersoon, die in het kader van deze Overeenkomst de subsidie zal ontvangen ingevolge de Subsidiebeschikking Deelproject OV Terminal en die daartoe moet kunnen worden aangemerkt als Beheerder, zulks ter beoordeling van de Minister van V&W ten tijde van de aanvraag ter verkrijging van die subsidie;
Uitvoeringsrisico's:	risico's in de uitvoering van het Deelproject OV Terminal die de Subsidieontvanger als opdrachtgever in het kader van de aanbesteding als bedoeld in artikel 9 in de verhouding met de aannemer aan zich heeft gehouden;
Voorlopig Ontwerp:	het tussen Partijen genoegzaam bekende voorlopig ontwerp van de OV Terminal van 20 januari 2004, zoals verspreid bij brief van 22 januari 2004, met als (brief)kenmerk NSP_Ut/MB/Def. VO, zoals aangepast en definitief vastgesteld ingevolge het bepaalde in artikel 7.3;

## 2. Bijlagen

2.1 De volgende bij deze Overeenkomst behorende bijlagen en appendices maken integraal onderdeel uit van deze Overeenkomst:

Bijlage 1: Masterplan Stationsgebied Utrecht, Plangebied en overzicht van Clusters;  
Bijlage 2: "Koppen" OV Terminal;  
Bijlage 3: Risicoverdeling in de uitvoeringsfase;  
Bijlage 4: Indicatieve Planning;  
Bijlage 5: Programma van Eisen;  
Bijlage 6: Scope;  
Bijlage 7: Indicatief kasritme.

Appendix I: Raadsvoorstel en Raadsbesluit Masterplan Stationsgebied Utrecht;  
Appendix II: Toetsbrief van de Minister aan de Gemeente van 2 juni 2004;  
Appendix III: VROM-notitie aan de leden van het D6-Beraad inzake de beoordeling van het aspect externe veiligheid bij het project NSP-Utrecht d.d. 14 juni 2004.

2.2 In geval van tegenstrijdigheid tussen de bijlagen enerzijds en de overige bepalingen van deze Overeenkomst anderzijds, prevaleren de overige bepalingen van deze Overeenkomst.

2.3 In geval van tegenstrijdigheid tussen de bijlagen (waaronder voor de toepassing van dit artikel ook het Voorlopig Ontwerp begrepen wordt), geldt de navolgende rangorde, waarbij de hoogstgeplaatste bijlage prevaleert:

- a. bijlage 1;
- b. bijlage 5;
- c. bijlage 6;
- d. het Voorlopig Ontwerp;
- e. bijlage 3;
- f. bijlage 4;
- g. bijlage 7.

## 3. Doel

Het doel van deze Overeenkomst is het vastleggen van de tussen Partijen bereikte overeenstemming ter zake van de voorwaarden voor ontwikkeling en financiering van het Project en het vastleggen van de voorwaarden voor uitvoering van het Project volgens het tussen Partijen overeengekomen Masterplan, het tot stand te brengen Ontwerp en de Indicatieve Planning, ter voorbereiding op de in te dienen subsidieaanvragen en de door de Ministers daarop af te geven subsidiebeschikkingen.

## HOOFDSTUK 2 – ROL VAN HET RIJK EN DE GEMEENTE

### 4. Kernverplichtingen van Rijk en Gemeente

- 4.1 Op voorwaarde van verlening van de Subsidiebeschikking NSP Utrecht, verbindt de Gemeente zich om het Deelproject NSP Utrecht uit te voeren. Dit geschiedt met inachtneming van het Masterplan, alsmede met inachtneming van het uitgangspunt dat de Gemeente ingevolge de Subsidiebeschikking NSP Utrecht verplicht zal zijn in dit Deelproject de zogeheten NSP-kwaliteit te verwezenlijken volgens het bepaalde in artikel 14. Met inachtneming van het bepaalde in artikel 8, verplicht de Gemeente zich voorts het Ontwerp tot stand te brengen op basis van het Voorlopig Ontwerp.
- 4.2 De Minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich om met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 7A, 8, 9, 10, 10A, 11 en 12 van deze Overeenkomst aan de Subsidieontvanger de Subsidiebeschikking OV Terminal te verlenen en aan die subsidiebeschikking de voorwaarde te verbinden dat de Subsidieontvanger gehouden zal zijn het Deelproject OV Terminal uit te voeren, zulks volgens het Ontwerp.
- 4.3 Naast het door de Minister van V&W overeenkomstig het bepaalde in artikel 11.4 beschikbaar gestelde subsidiebedrag zal de Gemeente een bedrag van EUR 4.600.000 alsmede de bedragen bedoeld in artikel 8 bijdragen ten behoeve van de uitvoering van het Deelproject OV Terminal. Genoemde bijdrage van EUR 4.600.000 (prijspeil 2003) zal worden geïndexeerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 11.5 van deze Overeenkomst.
- 4.4 Het Rijk en de Gemeente dragen er gezamenlijk zorg voor dat een Beheerovereenkomst wordt gesloten tussen enerzijds de Subsidieontvanger en anderzijds de partijen die verantwoordelijk zijn voor het feitelijk en juridisch beheer van de onderdelen van de OV Terminal die behoren tot het Deelproject OV Terminal. De Beheerovereenkomst voldoet ten minste aan de navolgende voorwaarden:
- a. de Beheerovereenkomst wordt voor onbepaalde duur gesloten; en
  - b. de Beheerovereenkomst legt de eindverantwoordelijkheid voor het beheer van alle onderdelen van de OV Terminal die behoren tot het Deelproject OV Terminal, daadwerkelijk (dat wil zeggen gewaarborgd met toereikende bevoegdheden en sanctie-instrumenten) bij de Beheerder;
- en zal overigens ten genoegen van de Minister van V&W zijn, zulks ter uiteindelijke beoordeling van de Minister van V&W ten tijde van het in behandeling nemen van de aanvraag voor de Subsidiebeschikking Deelproject OV Terminal.
- 4.5 De Gemeente spant zich in ervoor zorg te dragen dat, in aanvulling op de Beheerovereenkomst, zo spoedig mogelijk door de Gemeente een beheer- en gebruiksovereenkomst wordt gesloten met de partijen die betrokken zijn bij het beheer en het gebruik van de OV Terminal. In de beheer- en gebruiksovereenkomst wordt een regeling wordt getroffen inhoudende dat het beheer en

onderhoud van de OV Terminal alsmede de het toezicht op en de handhaving van de veiligheid van de OV Terminal en alle vervoersmodaliteiten die van de OV Terminal gebruik maken, door één beheerorganisatie wordt gecoördineerd. In de beheer- en gebruiksovereenkomst wordt voorts een regeling getroffen ter zake van het gebruik van de OV Terminal door de partijen bij de beheer- en gebruiksovereenkomst. In de regeling over het gebruik van de OV Terminal zal onder meer het gebruik van informatievoorzieningsmiddelen, kaartverkooppunten, wachruimten voor personeel, halteplaatsen, bufferplaatsen, locaties voor aan- en afvoer van goederen en een zo mogelijk gezamenlijk veiligheidscentrum voor politie en beveiligingspersoneel aan de orde komen.

### HOOFDSTUK 3 PROJECTORGANISATIE

#### 5. Stuurgroep Rijk/Gemeente

##### *Instelling, taak, ontbinding*

- 5.1 Er is een Stuurgroep Rijk/Gemeente. De Minister van VROM en de Minister van V&W wijzen ieder één (1) vertegenwoordiger en de Gemeente wijst twee (2) vertegenwoordigers aan die namens hen zitting nemen in de Stuurgroep Rijk/Gemeente. De vertegenwoordigers van de Ministers zijn gezamenlijk tevens vertegenwoordiger van de Staat. Het secretariaat van de Stuurgroep Rijk/Gemeente berust bij de Gemeente, die ook zorgdraagt voor een secretaris. De secretaris woont de beraadslagingen van de Stuurgroep Rijk/Gemeente bij, doch neemt daaraan niet deel.
- 5.2 De vertegenwoordigers van Partijen die zitting hebben in de Stuurgroep Rijk/Gemeente, dragen ervoor zorg dat zij een toereikende volmacht c.q. een toereikend mandaat hebben om de in dit Artikel genoemde besluiten namens die respectieve Partijen te nemen. Tijdens de eerste vergadering van de Stuurgroep Rijk/Gemeente leggen vertegenwoordigers van Partijen genoemde volmacht en/of mandaatbesluit over aan de secretaris.
- 5.3 De Stuurgroep Rijk/Gemeente heeft tot taak toe te zien op de uitvoering en de voortgang van het Project en fungeert als de primaire overlegvorm tussen Partijen.
- 5.4 De Stuurgroep Rijk/Gemeente komt twee maal per jaar bijeen, of zo veel vaker als door een der Partijen nodig wordt geoordeeld.
- 5.5 Onverminderd eventuele rapportageverplichtingen voor de Gemeente of derden uit hoofde van de Subsidiebeschikkingen NSP Utrecht en OV Terminal, rapporteert de Gemeente aan de Stuurgroep Rijk/Gemeente over de totstandbrenging van het Ontwerp ingevolge het bepaalde in artikel 8 en over de voortgang van het Deelproject NSP Utrecht, alsmede de besteding c.q. uitputting van de subsidiegelden die ter beschikking zijn gesteld op grond van de Subsidiebeschikking Deelproject NSP Utrecht, en rapporteert het Rijk aan de Stuurgroep Rijk/Gemeente over de voortgang van de uitvoering van het Deelproject OV Terminal, alsmede de besteding c.q. uitputting van de

subsidiegelden die ter beschikking zijn gesteld op grond van de Subsidiebeschikking Deelproject OV Terminal.

- 5.6 Behoudens voor zover (i) op grond van deze Overeenkomst aan de Ministers een instemmingsrecht wordt toegekend, of (ii) de beslissingsbevoegdheid naar zijn aard aan de Ministers is voorbehouden (bijvoorbeeld beslissingen in het kader van een van de in deze Overeenkomst genoemde subsidiebeschikkingen), welk recht of welke beslissing uitsluitend door de vertegenwoordiger(s) van die Minister(s) in het kader van het overleg in de Stuurgroep Rijk/Gemeente wordt uitgeoefend c.q. genomen, beslist de Stuurgroep Rijk/Gemeente bij unanimiteit.
- 5.7 Besluiten van de Stuurgroep Rijk/Gemeente tot afwijking van een of meer onderdelen van deze Overeenkomst worden in de vorm van een door alle (vertegenwoordigers van) Partijen ondertekend addendum, voorzien van volgnummer en dagtekening, aan deze Overeenkomst gehecht. Een actuele versie van de Overeenkomst berust in ieder geval bij de secretaris die voor het actueel houden van de Overeenkomst verantwoordelijk is.
- 5.8 Het zevende lid is van overeenkomstige toepassing op instemmingsbesluiten van (vertegenwoordigers van) de Ministers Ingevolge deze Overeenkomst.
- 5.9 Indien in het kader van de uitvoering van deze Overeenkomst geschillen ontstaan dan zullen Partijen zich tot het uiterste inspannen die geschillen in het kader van de Stuurgroep Rijk/Gemeente op te lossen. Artikel 21.3 van deze Overeenkomst is van overeenkomstige toepassing. Mocht binnen de Stuurgroep Rijk/Gemeente geen oplossing worden bereikt, dan zal het geschil aan de beide Ministers en de relevante portefeuillehouder binnen het College van burgemeester en wethouder van de Gemeente worden voorgelegd. Indien de beide Ministers en de relevante portefeuillehouder binnen het College van burgemeester en wethouder van de Gemeente niet binnen één maand tot een minnelijke oplossing kunnen geraken, kan het geschil ter beslechting worden voorgelegd ingevolge het bepaalde in Artikel 21.
- 5.10 De Stuurgroep Rijk/Gemeente wordt ontbonden nadat de Subsidiebeschikkingen NSP Utrecht en OV Terminal definitief zijn vastgesteld of zoveel eerder als het Rijk en de Gemeente dit gezamenlijk mochten overeenkomen.

*Verwezenlijking van de NSP-kwaliteit*

- 5.11 De Gemeente dient in het kader van het overleg in de Stuurgroep Rijk/Gemeente aan de Minister van VROM (voor wat betreft de Subsidiebeschikking NSP Utrecht) instemming te vragen ten aanzien van de navolgende voorgenomen handelingen ter uitvoering van het Project, aan welke instemming de Minister van VROM voorwaarden kan verbinden:

- a. (een) ontwerp-bestemmingsplan(nen) met betrekking tot het Plangebied, of onderdelen daarvan; en
- b. een door de Gemeente op te stellen Referentiekader Openbare Ruimte; en
- c. (een) ontwerp-inrichtingsplan(nen) voor de openbare ruimte in de verschillende Clusters van het Projectgebied.

5.12 Voorts kan de Gemeente - met het oog op het bepaalde in artikel 12 van deze Overeenkomst - in het kader van het overleg in de Stuurgroep Rijk/Gemeente voorgenomen handelingen ter verwezenlijking van een of meer Clusters (zoals bijvoorbeeld bouwplannen van derden) ter beoordeling vooraf aan de Minister van VROM voorleggen in welk kader de Minister van VROM voorwaarden kan stellen. De Gemeente legt slechts voorgenomen handelingen ter toetsing voor aan de Minister van VROM, indien deze voorgenomen handelingen uit een optiek van ruimtelijke ordening en/of stedenbouw voldoende zijn uitgewerkt. De Minister hanteert bij zijn beoordeling het toetsingskader van Artikel 5.13, aanhef en onder b, doch treedt niet in de beoordeling door de gemeentelijke welstandscommissie. Voor zover de Minister van VROM ten aanzien van (onderdelen van) hetgeen hem ter beoordeling wordt voorgelegd reeds eerder een instemmingsbesluit heeft genomen, betreft de Minister in zijn beslissing zijn eerdere oordeel en de eventueel daaraan door hem verbonden voorwaarden (gedacht moet worden aan de situatie waarin de Minister heeft ingestemd met een ontwerp-bouwplan dat vervolgens wordt opgenomen in een uitwerkingsplan dat op zijn beurt wederom aan de Minister ter toetsing wordt voorgelegd).

#### *Procedure*

- 5.13 De Gemeente vraagt het Kwaliteitsoverleg een advies uit te brengen voordat zij ingevolge het bepaalde in de leden 11 en 12 van dit artikel instemming vraagt aan de Ministers. De Gemeente voegt het advies van het Kwaliteitsoverleg bij haar verzoek om instemming. De Ministers toetsen de voorgenomen handeling op de navolgende wijze:
- a. de Minister van V&W toetst de voorgenomen handeling ter uitvoering van het Project aan (i) het Masterplan, (ii) de Kernelementen van het Voorlopig Ontwerp, (iii) het Programma van Eisen en (iv) de Scope;
  - b. de Minister van VROM toetst of de voorgenomen handeling ter uitvoering van het Project voldoet aan het NSP-kwaliteitsniveau, waarvan de uitgangspunten zijn vastgelegd in het Masterplan.

De Ministers beslissen zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen zes weken nadat het advies van het Kwaliteitsoverleg is uitgebracht. Zij betrekken in hun beslissing het advies van het Kwaliteitsoverleg.

- 5.14 De instemming van de Minister van VROM, respectievelijk de Minister van V&W, alsmede de eventuele voorwaarden waaronder die instemming wordt verleend, worden neergelegd in de notulen of verslagen van de Stuurgroep Rijk/Gemeente.

(B)

## 6. Kwaliteitsoverleg

- 6.1 Er is een Kwaliteitsoverleg, bestaande uit: de Rijksbouwmeester, de Spoorbouwmeester en twee leden die door de Gemeente zullen worden aangewezen. Bij het van kracht worden van deze Overeenkomst zal de Gemeente de twee supervisors die op dat moment het door de Gemeente ingestelde kwaliteitsteam vormden ter deelname aan het kwaliteitsoverleg afvaardigen. De leden van het Kwaliteitsoverleg behouden nadrukkelijk hun onafhankelijkheid. Het secretariaat van het Kwaliteitsoverleg berust bij de Gemeente, die ook zorgdraagt voor een secretaris.
- 6.2 Het Kwaliteitsoverleg heeft tot taak de Stuurgroep Rijk/Gemeente te adviseren in het kader van de verwezenlijking door de Gemeente van de ruimtelijke kwaliteit, zoals neergelegd in het Masterplan. De Stuurgroep Rijk/Gemeente bepaalt het toetsingskader met inachtneming waarvan het Kwaliteitsoverleg adviseert. De adviezen van het Kwaliteitsoverleg zijn niet bindend voor Partijen.
- 6.3 De Stuurgroep Rijk/Gemeente, dan wel een of meer Partijen afzonderlijk, kunnen op ieder moment het Kwaliteitsoverleg om advies vragen. De Partij die het Kwaliteitsoverleg om advies vraagt, licht zijn verzoek in de vergadering van het Kwaliteitsoverleg toe.
- 6.4 Indien binnen het Kwaliteitsoverleg geen unanimiteit bestaat, wordt dit in het advies tot uitdrukking gebracht.
- 6.5 Het Kwaliteitsoverleg wordt ontbonden nadat de Subsidiebeschikkingen NSP Utrecht en OV Terminal definitief zijn vastgesteld of zoveel eerder als het Rijk en de Gemeente dit gezamenlijk mochten overeenkomen.

## HOOFDSTUK 4 - UITVOERING EN FINANCIERING

### 7. Masterplan en Voorlopig Ontwerp

- 7.1 Naar aanleiding van de bevindingen tot nu toe kan het Rijk onder de voorwaarden vermeld in de in overweging G genoemde toetsbrief van 2 juni 2004 instemmen met het Masterplan als de basis voor de onderhavige Overeenkomst. Deze voorwaarden houden in dat in het kader van de procedure, beschreven in het tweede lid van dit artikel, door het Rijk zal worden getoetst of bij de verwezenlijking van het Masterplan terzake van geluid- en luchtkwaliteit, alsmede externe veiligheid (terzake van onder andere - maar niet uitsluitend - de overbouw van de buurtsporen) voldaan kan worden aan de normen en uitgangspunten van de terzake relevante wetgeving. De Gemeente zal ten aanzien van geluid- en luchtkwaliteit, alsmede externe veiligheid, geen goedkeuring als bedoeld in artikel 11 lid 2 van de Wet op de ruimtelijke ordening verzoeken dan nadat zij aan de Minister van VROM heeft gemeld op welke wijze zij uitwerking heeft gegeven aan de als Appendix III aangehechte notitie van het Ministerie van VROM d.d. 14 juni 2004.

- 7.2 Ter verkrijging van de in dit tweede lid vermelde accordering van het Masterplan zal de Gemeente uiterlijk op 1 januari 2005 het "Masterplan Stationsgebied Utrecht" van 11 december 2003 aanpassen naar aanleiding van de voorwaarden in de in de overwegingen F en G genoemde besluiten en documenten, waaronder in ieder geval de in overweging G genoemde toetsbrief van 2 juni 2004 (zoals op onderdelen nader uitgewerkt in de als **Appendix III** aangehechte interne notitie van het Ministerie van VROM d.d. 14 juni 2004, een en ander voor zover van toepassing en voor zover daarover tussen Partijen overeenstemming bestaat. Voor zover er geen overeenstemming bestaat, streven Partijen ernaar deze op korte termijn te bereiken, en het resultaat toe te voegen aan de Overeenkomst) alsmede de door de gemeenteraad van Utrecht gemaakte opmerkingen en gewenste aanpassingen, zoals aangeduid in overweging F. Het aangepaste Masterplan dient te worden geaccordeerd door de Stuurgroep Rijk/Gemeente.
- 7.3 Partijen zullen uiterlijk op 1 januari 2005 het Voorlopig Ontwerp aanpassen met dien verstande dat ten tijde van het sluiten van deze Overeenkomst door partijen over en weer nog geen opmerkingen waren gemaakt en/of voorwaarden waren gesteld, waaraan het definitief vast te stellen Voorlopig Ontwerp naar hun oordeel aan zou behoren te voldoen. Het Voorlopig Ontwerp dient definitief te worden vastgesteld door de Stuurgroep Rijk/Gemeente.
- 7.4 Overeenkomstig het bepaalde in artikel 13 van deze Overeenkomst zullen aanvragen voor de Subsidiebeschikking NSP Utrecht en de Subsidiebeschikking OV Terminal niet in behandeling worden genomen dan nadat het Masterplan en het Voorlopig Ontwerp overeenkomstig dit artikel zijn aangepast en geaccordeerd respectievelijk definitief vastgesteld.

#### **7A. Protocol met de Subsidieontvanger**

De Gemeente en het Rijk dragen gezamenlijk zorg voor de totstandbrenging uiterlijk op 1 december 2004 van een Protocol tussen Gemeente en Subsidieontvanger, waarin ten minste het navolgende is vastgelegd:

- (i) een regeling over de wijze van samenwerking tussen de Gemeente en de Subsidieontvanger bij de totstandkoming van het Ontwerp als bedoeld in artikel 8, waarbij ten minste zal worden afgesproken dat afwijkingen van het Voorlopig Ontwerp eens per zes weken of zoveel vaker als het Rijk dat noodzakelijk acht met het Rijk zullen worden besproken; en
- (ii) een regeling op grond waarvan de Gemeente en de Subsidieontvanger voor het Deelproject OV Terminal gezamenlijk tot een aanbestedingsstrategie en aanbestedingsvorm komen, waarbij de Gemeente jegens de Subsidieontvanger ten aanzien van genoemde aanbestedingsstrategie en -vorm een voorbehoud van goedkeuring door de Stuurgroep Rijk/Gemeente zal maken; en



- (iii) een risicoverdeling tussen Gemeente en de Subsidieontvanger die in overeenstemming is met het bepaalde artikel 10A; en
- (iv) een regeling volgens welke de Subsidieontvanger zich ten opzichte van de Gemeente en het Rijk verplicht in de aanbesteding van het Deelproject OV Terminal geen andere Uitvoeringsrisico's op zich te nemen dan de risico's die door de Stuurgroep Rijk/Gemeente zijn goedgekeurd; en
- (v) een regeling volgens welke de Subsidieontvanger in voorkomend geval per omgaande stukken aan de Gemeente ter beschikking zal stellen waaruit voldoende blijkt dat zich een Uitvoeringsrisico heeft voorgedaan en wat de financiële gevolgen van dat Uitvoeringsrisico zijn. De Subsidieontvanger zal gelijktijdig een kopie van deze stukken aan het Rijk ter beschikking stellen.

## **8. Totstandkoming Ontwerp OV Terminal**

- 8.1 De Gemeente brengt het Ontwerp tot stand in samenwerking met de Subsidieontvanger, zulks op basis van het Voorlopig Ontwerp. De Subsidieontvanger dient met het Ontwerp in te stemmen en dient bereid te zijn met de ter beschikking staande financiële middelen als bedoeld in artikel 8.3 en, voor zover van toepassing, artikel 8.4, het Deelproject OV Terminal overeenkomstig het Ontwerp en volgens de Indicatieve Planning tot stand te brengen. Voorts dient de Subsidieontvanger bereid te zijn met het bedrag als bedoeld in artikel 13.2 sub e het beheer van hetgeen door de uitvoering van het Deelproject OV Terminal tot stand wordt gebracht uit te voeren
- 8.2 Het Ontwerp dient te voldoen aan het Masterplan, het Programma van Eisen en de Scope en dient een redelijke uitwerking te zijn van de Kernelementen van het Voorlopig Ontwerp. Met inachtneming van het bepaalde in de vorige volzin, is de Gemeente gerechtigd bij de totstandbrenging van het Ontwerp wijzigingen ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp door te voeren die naar haar oordeel noodzakelijk zijn om de uitvoering van het Deelproject OV Terminal met de ter beschikking staande financiële middelen als bedoeld in artikel 8.3 en, voor zover van toepassing, artikel 8.4 mogelijk te maken. De Gemeente draagt zorg voor de afstemming tussen het Ontwerp en de planontwikkeling van private partijen en van de Gemeente zelf in het Plangebied. Daarbij streeft de Gemeente er zoveel als mogelijk naar om besparingen, alsmede Gebiedsopbrengsten te realiseren. Het Rijk informeert de Gemeente tijdig over door het Rijk met N.V. Nederlandse Spoorwegen en haar groepsmaatschappijen gemaakte afspraken die het Ontwerp kunnen beïnvloeden.
- 8.3 De Gemeente legt het Ontwerp uiterlijk op 1 oktober 2005 ter goedkeuring voor aan de Stuurgroep Rijk/Gemeente. De Gemeente toont daarbij aan de Stuurgroep Rijk/Gemeente het navolgende aan:

- (i) dat er ten tijde van het verzoek om goedkeuring van het Ontwerp, naast het subsidiebedrag als bedoeld in artikel 11.4 en de bijdrage van de Gemeente genoemd in artikel 4.3, voldoende financiële middelen ter beschikking staan om het Deelproject OV Terminal overeenkomstig het Ontwerp en volgens de Indicatieve Planning uit te voeren. Daartoe zal de Gemeente allereerst bezien in hoeverre ten behoeve van de uitvoering van het Deelproject OV Terminal gelden uit het zogeheten Fens-fonds (Fonds Eenmalige Bijdrage NS) verkregen kunnen worden voor ET-BTS (Electronic Ticketing-Beheerste Toegang Stations). Vervolgens zal de Gemeente bezien of ook Gebiedsopbrengsten gerealiseerd kunnen worden, die ingevolge artikel 8.4 ter financiering van het Deelproject OV Terminal zullen worden aangewend; en
- (ii) dat de Subsidieontvanger met het Ontwerp instemt en bereid is met de ter beschikking staande financiële middelen als bedoeld in dit artikel 8.3 en, voor zover van toepassing, artikel 8.4, het Deelproject OV Terminal overeenkomstig het Ontwerp en volgens de Indicatieve Planning tot stand te brengen. Daarbij draagt de Gemeente ervoor zorg dat zij of de Subsidieontvanger aantoont dat een adequate risico-inventarisatie ter zake van de uitvoering van het Deelproject OV Terminal is uitgevoerd en dat de risico's die volgens de Subsidieontvanger (tevens opdrachtgever) op basis van deze inventarisatie in de verhouding met de aannemer voor rekening van de opdrachtgever moeten komen met de hiervoor bedoelde financiële middelen kunnen worden afgedekt; en
- (iii) dat de Subsidieontvanger bereid is met het bedrag als bedoeld in artikel 13.2 sub e het beheer van hetgeen door de uitvoering van het Deelproject OV Terminal tot stand wordt gebracht uit te voeren.

De Stuurgroep Rijk/Gemeente betreft in haar beslissing het advies van het Kwaliteitsoverleg.

- 8.4 Indien naast het subsidiebedrag als bedoeld in artikel 11.4 en de bijdrage van de Gemeente genoemd in artikel 4.3, aanvullende financiële middelen noodzakelijk zijn om het Deelproject OV Terminal overeenkomstig het Ontwerp, de Indicatieve Planning en volgens de voorgenomen risicoverdeling tussen opdrachtgever en aannemer uit te voeren, verplicht de Gemeente zich de Gebiedsopbrengsten voor de uitvoering van het Deelproject OV Terminal ter beschikking te stellen. Mocht na aanbesteding van het Deelproject OV Terminal blijken dat de Gebiedsopbrengsten niet of slechts gedeeltelijk nodig zijn om het Deelproject OV Terminal te realiseren, dan zal de verplichting van de Gemeente op grond van dit artikellid geheel of gedeeltelijk komen te vervallen. Ter vermijding van misverstanden: Gebiedsopbrengsten worden – indien noodzakelijk – door de Gemeente aan het budget voor de realisatie van het Deelproject OV Terminal toegevoegd, zodra de Gemeente terzake van de betreffende gebiedsopbrengsten beschikt over een privaatrechtelijk afdwingbare ~~titel~~ (bijvoorbeeld in de vorm van afdwingbare verbintenissen krachtens overeenkomst). Een gehele of gedeeltelijke onmogelijkheid om gebiedsopbrengsten te incasseren bij derden laat de bijdrageverplichting van de Gemeente op grond van dit artikel onverlet; de

Gemeente financiert mitsdien de Gebledsopbrengsten zo nodig voor en draagt ter zake het Incassorisico.

- 8.5 Indien de Gemeente van oordeel is dat het niet mogelijk is een zodanig Ontwerp tot stand te brengen dat het Deelproject OV Terminal met de ter beschikking staande financiële middelen als bedoeld in artikel 8.3 en, voor zover van toepassing artikel 8.4, overeenkomstig het Ontwerp en volgens de Indicatieve Planning kan worden uitgevoerd, bericht de Gemeente dit schriftelijk en gemotiveerd aan de Stuurgroep Rijk/Gemeente.
- 8.6 Indien de Stuurgroep Rijk/Gemeente een bericht als bedoeld in artikel 8.5 ontvangt, beziet de Stuurgroep Rijk/Gemeente binnen drie maanden in hoeverre het mogelijk en wenselijk is wijzigingen in het Masterplan, het Programma van Eisen, de Scope, de Kernelementen van het Voorlopig Ontwerp of de Indicatieve Planning aan te brengen die het mogelijk maken het Deelproject OV Terminal met de ter beschikking staande financiële middelen als bedoeld in artikel 8.3 en, voor zover van toepassing, artikel 8.4 uit te voeren. Wijzigingen van het Masterplan, het Programma van Eisen, de Scope, de Kernelementen van het Voorlopig Ontwerp en de Indicatieve Planning behoeven de instemming van Partijen.
- 8.7 Indien wijzigingen in het Masterplan, het Programma van Eisen, de Scope, de Kernelementen van het Voorlopig Ontwerp en/of de Indicatieve Planning worden aangebracht als bedoeld in artikel 8.6, draagt de Gemeente zo spoedig mogelijk zorg voor de totstandbrenging van het Ontwerp met inachtneming van de betreffende wijzigingen. Het bepaalde in dit artikel 8 is op het aldus tot stand te brengen Ontwerp van overeenkomstige toepassing.

## **9. Aanbesteding Deelproject OV Terminal**

- 9.1 Op grond van het Protocol als bedoeld in artikel 7A zullen de Gemeente en de Subsidieontvanger voor het Deelproject OV Terminal gezamenlijk tot een aanbestedingsstrategie en aanbestedingsvorm komen. Genoemde aanbestedingsstrategie en -vorm behoeven de goedkeuring door de Stuurgroep Rijk/Gemeente.
- 9.2 Indien de Subsidieontvanger de Gemeente en het Rijk bericht dat uit de (voorlopige) resultaten van de aanbesteding van het Deelproject OV Terminal blijkt dat het niet mogelijk is het Deelproject OV Terminal overeenkomstig het Ontwerp en volgens de Indicatieve Planning uit te voeren met de ter beschikking staande financiële middelen als bedoeld in artikel 8.3 en, voor zover van toepassing, artikel 8.4, beziet de Stuurgroep Rijk/Gemeente binnen drie maanden na ontvangst van deze mededeling in hoeverre het mogelijk en wenselijk is wijzigingen in het Masterplan, het Programma van Eisen, de Scope, de Kernelementen van het Voorlopig Ontwerp en/of de Indicatieve Planning aan te brengen die het mogelijk maken het Deelproject OV Terminal met de ter beschikking staande financiële middelen als bedoeld in artikel 8.3 en, voor zover van toepassing, artikel 8.4 uit te voeren. Wijzigingen van het Masterplan, het Programma van Eisen,

de Scope, de Kernelementen van het Voorlopig Ontwerp en de Indicatieve Planning behoeven de instemming van Partijen. Het bepaalde in artikel 8.7 is van overeenkomstige toepassing.

- 9.3 Indien de Subsidieontvanger de Gemeente en het Rijk bericht dat uit de (voorlopige) resultaten van de aanbesteding van het Deelproject OV Terminal blijkt dat het niet mogelijk is met de ter beschikking staande financiële middelen als bedoeld in artikel 8.3 en, voor zover van toepassing, artikel 8.4, het Deelproject OV Terminal uit te voeren volgens de risicoverdeling tussen opdrachtgever en aannemer die door de Gemeente en het Rijk ingevolge het Protocol is goedgekeurd, beziet de Stuurgroep Rijk/Gemeente binnen een maand na ontvangst van deze mededeling in hoeverre het mogelijk en wenselijk is wijzigingen in de risicoverdeling tussen opdrachtgever en aannemer goed te keuren die het mogelijk maken het Deelproject OV Terminal met de ter beschikking staande financiële middelen als bedoeld in artikel 8.3 en, voor zover van toepassing, artikel 8.4 uit te voeren. Wijzigingen in de risicoverdeling tussen opdrachtgever en aannemer behoeven de Instemming van Partijen. Wijzigingen in de risicoverdeling die de Gemeente en het Rijk bereid zijn goed te keuren worden aan de Subsidieontvanger medegedeeld.

#### **10. Uitvoering van de Deelprojecten**

- 10.1 De Minister van V&W zal in het kader van de Subsidiebeschikking OV Terminal aan de Subsidieontvanger opdragen er voor zorg te dragen dat de totstandbrenging van het Deelproject OV Terminal geschiedt volgens het Ontwerp en de Indicatieve Planning. Indien en zodra de voortgang van het Deelproject OV Terminal afwijkt van de mijlpalen opgenomen in de Indicatieve Planning, dan wel de planning als bedoeld in Artikel 13.2.d, bespreken het Rijk en de Gemeente in het kader van de Stuurgroep Rijk/Gemeente de gevolgen van deze afwijking en beslissen zij over een eventuele wijziging van de Indicatieve Planning, zulks met inachtneming van het bepaalde in Artikel 5.6.
- 10.2 De Gemeente verplicht zich jegens het Rijk zich tot het uiterste in te spannen om in de uitvoering van het Deelproject NSP Utrecht een zodanige fasering van de werkzaamheden te kiezen dat het risico op budgetoverschrijdingen bij de uitvoering van het Deelproject OV Terminal als gevolg van de uitvoering van het Deelproject NSP Utrecht wordt voorkomen. De Gemeente spant zich tot het uiterste in om genoemde fasering zo te kiezen dat dit leidt tot besparingen bij de uitvoering van het Deelproject OV Terminal.
- 10.3 De Gemeente zal bij al haar handelen in het kader van deze Overeenkomst, de toepasselijke wet- en regelgeving naleven, waaronder:
- het (Europese) aanbestedingsrecht en
  - het (Europese) mededingingsrecht.
- 10.4 Partijen zien erop toe dat zij voor de uitvoering van het Project slechts opdracht aan voldoende gecertificeerde partijen (doen) verstrekken.

## 10A. Verdeling Uitvoeringsrisico's Deelproject OV Terminal

10A.1 Dit artikel heeft betrekking op de situatie dat zich bij de uitvoering van het Deelproject OV Terminal een Uitvoeringsrisico verwezenlijkt en regelt welke financiële gevolgen van die Uitvoeringsrisico's (geheel of gedeeltelijk) voor rekening van de Gemeente zullen komen. Ter vermindering van misverstanden wordt opgemerkt dat Ingevolge artikel 7A sub iv de financiële gevolgen van Uitvoeringsrisico's voor rekening van de Subsidieontvanger zullen komen, voor zover deze niet voor rekening van de Gemeente zijn. Het onderhavige artikel bepaalt in de relatie Rijk-Gemeente welke risico's bij de totstandbrenging van het Deelproject OV Terminal ten minste voor rekening van de Gemeente dienen te blijven. Het bepaalde in dit artikel laat onverlet dat ook wanneer zich Uitvoeringsrisico's verwezenlijken, de Subsidieontvanger op grond van de Subsidiebeschikking Deelproject OV Terminal verplicht zal zijn om de OV Terminal te realiseren.

10A.2 De financiële gevolgen van Uitvoeringsrisico's die niet in dit artikel benoemd zijn, komen in de verhouding Rijk-Gemeente niet voor rekening van de Gemeente.

10A.3 De Gemeente verbindt zich jegens het Rijk om, indien zich een Uitvoeringsrisico verwezenlijkt en de financiële gevolgen daarvan ingevolge dit artikel (geheel of gedeeltelijk) voor rekening van de Gemeente komen, op eerste verzoek van de Subsidieontvanger die financiële gevolgen voor haar rekening te nemen. Ter vermindering van misverstanden; het bepaalde in dit artikellid is geen derdenbeding ten behoeve van de Subsidieontvanger.

10A.4 In bijlage 3 is ten aanzien van ieder onderdeel van het Deelproject OV Terminal aangegeven of dat onderdeel in beginsel tot de risicosfeer behoort van:

- a. de Subsidieontvanger; of
- b. de Gemeente; of
- c. de Subsidieontvanger en de Gemeente gezamenlijk.

Uiterlijk gelijktijdig met diens beslissing tot goedkeuring van het Ontwerp ingevolge artikel 8.3 van deze Overeenkomst, stelt de Stuurgroep Rijk/Gemeente een definitieve risicoverdeling vast en legt deze neer in een aangepaste bijlage 3 bij deze Overeenkomst. Daarbij zal een nadere verdeling plaatsvinden van de risico's die behoren tot de risicosfeer van de Gemeente en de Subsidieontvanger gezamenlijk. Bij de vaststelling van de definitieve risicoverdeling wordt de bijlage 3 die ten tijde van de ondertekening van deze Overeenkomst was aangehecht tot uitgangspunt genomen en vindt zoveel mogelijk een nadere detaillering plaats op basis van het Ontwerp. Bij de vaststelling van de definitieve risicoverdeling wordt recht gedaan aan het feit dat het onderhavige artikel 10A beoogt om bij de Gemeente dezelfde Uitvoeringsrisico's neer te leggen als die op haar zouden hebben gerust indien aan de Gemeente rechtstreeks subsidie zou zijn verstrekt voor het regionale deel van de OV Terminal en zij de uitvoering daarvan zelf zou hebben aanbesteed.

regelgeving, waaronder de Wet Infrastructuurfonds, het Besluit Infrastructuurfonds, alsmede aan de vereisten van de MIT-spelregels.

- 12.3 Onverminderd de mogelijkheid dat Partijen hierover in een later stadium alsnog in het kader van het overleg in de Stuurgroep Rijk/Gemeente overeenstemming bereiken, verplicht de Gemeente zich ervoor zorg te dragen dat niet meer of andere subsidieaanvragen voor de uitvoering van het Deelproject NSP Utrecht bij de Minister van VROM worden ingediend dan de subsidieaanvraag bedoeld in het eerste lid van dit artikel.
- 12.4 De Ministers verplichten zich, met inachtneming van het bepaalde in artikel 13, steeds zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen zes maanden, na indiening van de respectieve subsidieaanvragen als bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel besluit op deze aanvraag te nemen.
- 12.5 Ter bespoediging van de totstandkoming van de subsidieaanvragen en de subsidiebeschikkingen als bedoeld in dit artikel, zullen Partijen in overleg treden met betrekking tot de conceptaanvragen en beschikkingen.

### **13. Voorwaarden voorafgaand aan het doen van een subsidie-aanvraag**

- 13.1 De Minister van VROM neemt de aanvraag voor de Subsidiebeschikking NSP Utrecht slechts in behandeling indien:
- a. door de gemeenteraad van de Gemeente met betrekking tot het Plangebied een of meer bestemmingsplannen (die tezamen het gehele Plangebied bestrijken) zijn vastgesteld waarop bouwvergunning kan worden verleend ten aanzien van ten minste het Deelproject OV Terminal en de openbare ruimte in het Plangebied, een en ander met inachtneming van het bepaalde in artikel 5.11 van deze Overeenkomst;
  - b. de Gemeente, ten genoegen van het Rijk, aantoont dat er voldoende budget is voor realisatie van Cluster A, Cluster Ae en Cluster B en de Gemeente (een) Bilaterale Ontwikkelings Overeenkomst(en) heeft gesloten voor die Clusters of ten minste voor een deel van ieder van die Clusters;
- 13.2 De Minister van V&W neemt de aanvraag voor de Subsidiebeschikking OV Terminal slechts in behandeling indien:
- a. in de subsidieaanvraag als bedoeld in Artikel 12.2 is aangetoond dat voldaan wordt aan de voorwaarden van de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds, waaronder ook de MIT-spelregels; en
  - b. gebleken is dat alle onderdelen van het Deelproject OV Terminal door de Subsidieontvanger zullen worden beheerd zoals bedoeld in artikel 8, tweede lid, Wet Infrastructuurfonds en de

Subsidieontvanger aldus als Beheerder van die onderdelen van de OV Terminal kan worden aangemerkt. Daartoe is in elk geval vereist dat de Subsidieontvanger de Beheerovereenkomst heeft gesloten; en

c. gebleken is, zulks ten genoegen van de Minister van V&W:

(i) dat het Ontwerp door de Stuurgroep Rijk/Gemeente is goedgekeurd als bedoeld in artikel 8.3; en

(ii) dat naast het subsidiebedrag bedoeld in artikel 11.4 van deze Overeenkomsten de financiële bijdrage van de Gemeente op grond van artikel 4.3 van deze Overeenkomst, er voldoende financiële middelen als bedoeld in dit artikel 8.3 en, voor zover van toepassing, artikel 8.4 aan de Subsidieontvanger ter beschikking staan om het Deelproject OV Terminal overeenkomstig het Ontwerp en volgens de Indicatieve Planning, zoals uitgewerkt in een gedetailleerde planning, uit te voeren; en

(iii) dat de Subsidieontvanger met het Ontwerp instemt en bereid is met de ter beschikking staande financiële middelen als bedoeld in dit artikel 8.3 en, voor zover van toepassing, artikel 8.4, het Deelproject OV Terminal overeenkomstig het Ontwerp en volgens de Indicatieve Planning tot stand te brengen;

d. de Subsidieontvanger een op basis van de Indicatieve Planning uitgewerkte gedetailleerde planning heeft overgelegd;

e. de Subsidieontvanger het bedrag heeft vastgesteld dat jaarlijks benodigd is voor het beheer van hetgeen door de uitvoering van het Deelproject OV Terminal tot stand wordt gebracht, en de Minister van V&W met de hoogte van dat bedrag heeft ingestemd.

#### **14. Toetsing realisatie NSP-kwaliteit**

14.1 In het kader van de uiteindelijke vaststelling van de subsidie op grond van de Subsidiebeschikking NSP Utrecht zal de Minister van VROM tot het oordeel komen dat de gewenste NSP-kwaliteit is gerealiseerd, indien en voor zover:

a. de Gemeente tenminste de Clusters A, Ae en B heeft gerealiseerd of heeft doen realiseren; en

b. de Gemeente ten aanzien van inrichtingsplannen of voorgenomen handelingen als bedoeld in de artikelen 5.11 en 5.12 instemming heeft verkregen van de Minister van VROM; en

c. de Gemeente voorgenomen handelingen als bedoeld in artikel 5.12 ter beoordeling vooraf aan de Minister van VROM heeft voorgelegd en deze handelingen dienovereenkomstig zijn verricht,

met inachtneming van eventuele voorwaarden die in het kader van die beoordeling door de Minister van VROM mochten zijn gesteld een en ander ter beoordeling van de Minister van VROM; en

- d. de Gemeente in overeenkomsten met derden in het kader van de verwezenlijking van de overige Clusters zich maximaal heeft ingespannen om deze derden – zoveel mogelijk in rechte afdwingbaar – te verplichten mee te werken aan de realisatie van de NSP-kwaliteit, zoals neergelegd in het Masterplan.

- 14.2 Ten overvloede: het bepaalde in artikel 14.1, aanhef en onder c brengt met zich dat wanneer de Gemeente besluit om voorgenomen handelingen niet vooraf ter beoordeling aan de Minister van VROM voor te leggen op grond van artikel 5.12 van de Overeenkomst, de Minister van VROM ten tijde van de subsidievestiging tot het oordeel kan komen dat voor een of meer onderdelen van een of meer Clusters de NSP-kwaliteit (geheel of gedeeltelijk) niet is gerealiseerd, hetgeen tot een in evenredigheid te bepalen verlaging van de subsidie ingevolge de Subsidiebeschikking Deelproject NSP Utrecht kan leiden, zulks ter beoordeling van de Minister van VROM, binnen de kaders van genoemde subsidiebeschikkingen.

Indien en voorzover de Gemeente besluit om voorgenomen handelingen wel vooraf ter beoordeling aan de Minister van VROM voor te leggen op grond van artikel 5.12 van de Overeenkomst en indien de Minister met die voorgenomen handeling heeft ingestemd (al dan niet onder het stellen van voorwaarden), dan zal de Minister van VROM nog steeds beoordelen of de NSP-kwaliteit is gerealiseerd, zij het dat de Minister van VROM in dat geval nog slechts zal toetsen of de voorgenomen handeling is gerealiseerd zoals destijds aan hem ter beoordeling voorgelegd, alsmede of de door hem gestelde voorwaarden zijn vervuld. De meer gedetailleerde en indringende beoordeling of de voorgenomen handeling binnen de kaders van het Masterplan bijdraagt aan de realisatie van de NSP-kwaliteit in het Projectgebied heeft in dat geval reeds vooraf plaatsgevonden, waarmee achteraf nog slechts een uitvoeringstoets resteert.

## **15. Benefit sharing**

- 15.1 De Drempelwaarde is gebaseerd op de verwachte Eindwaarde op 31 december 2019 van de opbrengsten voor de Gemeente uit gronduitgifte binnen het Plangebied, zoals berekend in de bij het "Masterplan Stationsgebied Utrecht" van 11 december 2003 behorende concept financiële analyse. De Drempelwaarde is gelijk aan EUR 142.200.000 (prijspeil 1 januari 2003).
- 15.2 Gelijkzeitig met de aanpassing van het "Masterplan Stationsgebied Utrecht" van 11 december 2003 als bedoeld in artikel 7.2, zal de Gemeente de bij het "Masterplan Stationsgebied Utrecht" van 11 december 2003 behorende concept financiële analyse actualiseren door de aanpassingen van het "Masterplan Stationsgebied Utrecht" van 11



december 2003 daarin te verwerken. De geactualiseerde concept financiële analyse dient te worden geaccordeerd door de Stuurgroep Rijk/Gemeente en wordt vervolgens aangeduid als geactualiseerde financiële analyse. Indien de verwachte Eindwaarde op 31 december 2019 van de opbrengsten voor de Gemeente uit gronduitgifte binnen het Plangebied volgens de geactualiseerde financiële analyse 20% of meer hoger is dan de in artikel 15.1 genoemde Drempelwaarde, zullen Partijen met elkaar in overleg treden om het geheel der afspraken zoals vastgelegd in deze Overeenkomst te herzien. Partijen zullen bij dit overleg de omstandigheid in acht nemen dat de verwachte Eindwaarde van de opbrengsten voor de Gemeente uit gronduitgifte binnen het Plangebied zoals berekend in de bij het "Masterplan Stationsgebied Utrecht" van 11 december 2003 behorende concept financiële analyse is mede bepalend geweest voor de vaststelling van de hoogte van de bijdragen van Partijen aan het Project.

- 15.3 Indien en zodra alle gronden binnen het Plangebied zijn uitgegeven, of zoveel eerder als Partijen op voorstel van de Gemeente overeenkomen, doch uiterlijk 31 december 2019, zullen Partijen tot vaststelling van de hoogte van het ingevolge artikel 15.6 door de Gemeente aan het Rijk te betalen bedrag overgegaan.
- 15.4 Indien vaststelling als bedoeld in artikel 15.3 plaatsvindt voordat alle gronden binnen het Plangebied zijn uitgegeven, zal de Drempelwaarde worden verlaagd met de Eindwaarde van alle op dat moment nog niet uitgegeven gronden volgens de geactualiseerde financiële analyse als bedoeld in artikel 15.2.
- 15.5 Indien de Gemeente Gebiedsopbrengsten ter beschikking stelt als bedoeld in artikel 8.4, wordt de Drempelwaarde verhoogd met het ter beschikking gestelde bedrag.
- 15.6 Ten behoeve van de berekening van het door de Gemeente aan het Rijk te betalen bedrag wordt het Drempelbedrag geïndexeerd volgens de Consumenten Prijs Index zoals gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek vanaf 1 januari 2003 tot het tijdstip van de vaststelling als bedoeld in artikel 15.3. Indien ten tijde van de vaststelling als bedoeld in artikel 15.3 de Eindwaarde van de opbrengsten voor de Gemeente uit de daadwerkelijk gerealiseerde gronduitgifte binnen het Plangebied hoger is dan de aldus geïndexeerde Drempelwaarde, is de Gemeente aan het Rijk een bedrag verschuldigd dat als volgt wordt berekend:
- a. het verschil tussen de geïndexeerde Drempelwaarde en de Eindwaarde van de opbrengsten voor de Gemeente uit de daadwerkelijk gerealiseerde gronduitgifte binnen het Plangebied wordt vastgesteld. Indien de Gemeente tijdens de uitvoering van het Project ten opzichte van de werkzaamheden voorzien in de geactualiseerde financiële analyse aanvullende werkzaamheden binnen het

Plangebied heeft uitgevoerd, geldt voor de berekening van het verschil als bedoeld in dit artikel 15.6 sub a het volgende. Op de Eindwaarde van de opbrengsten voor de Gemeente uit de daadwerkelijk gerealiseerde gronduitgifte binnen het Plangebied wordt de Eindwaarde van de kosten van deze aanvullende werkzaamheden in mindering gebracht, indien de verhoging van de Eindwaarde van de opbrengsten voor de Gemeente uit de daadwerkelijk gerealiseerde gronduitgifte binnen het Plangebied als gevolg van de realisatie van deze aanvullende werkzaamheden ten minste even groot is als de Eindwaarde van de kosten van deze aanvullende werkzaamheden;

- b. het bedrag van het verschil als berekend volgens artikel 15.6 sub a wordt verminderd met 20%;
- c. het bedrag als berekend volgens artikel 15.6 sub b wordt verminderd met 50%.

Het ingevolge dit artikel 15.6 door de Gemeente aan het Rijk te betalen bedrag is gemaximeerd op een bedrag van EUR 150.000.000, vanaf 1 januari 2005 geïndexeerd volgens de Consumenten Prijs Index zoals gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek.

- 15.7 Indien de ten tijde van de vaststelling als bedoeld in artikel 15.3 de Eindwaarde van de opbrengsten voor de Gemeente uit de daadwerkelijk gerealiseerde gronduitgifte binnen het Plangebied lager is dan de Drempelwaarde, is de Gemeente geen bedrag ingevolge dit artikel 15 aan het Rijk verschuldigd.
- 15.8 Betaling van het door de Gemeente aan het Rijk ingevolge artikel 15.6 te betalen bedrag vindt plaats binnen zes maanden na de vaststelling als bedoeld in artikel 15.3.

#### **HOOFDSTUK 5 - OVERIGE BEPALINGEN**

##### **16. Communicatie**

- 16.1 Ten aanzien van externe communicatie zullen Partijen steeds onderling overleggen en met elkaar afstemmen op welke wijze berichten betreffende deze Overeenkomst en de uitvoering daarvan naar buiten zullen worden gebracht. Elk van Partijen houdt hiermee binnen de eigen (interne) projectorganisatie rekening.

- 16.2 Partijen verplichten zich over en weer steeds tijdig en naar behoren te informeren over al die feiten en omstandigheden die voor een tijdige en behoorlijke uitvoering van deze Overeenkomst van belang zijn of kunnen zijn.
- 16.3 De Minister van VROM zal er naar streven dat de Minister van VROM of diens Staatssecretaris bij tenminste één mediahoogtepunt van het Project aanwezig zal zijn.
- 16.4 De Gemeente zal medewerking verlenen aan de communicatie-inspanningen van het Rijk ten behoeve van kennisverspreiding en promotieactiviteiten. Meer in het bijzonder gaat het daarbij om het vrij van rechten ter beschikking stellen van beeldmateriaal en informatie over het project.
- 16.5 De Stuurgroep Rijk/Gemeente draagt zorg voor een professioneel communicatieplan, waarin afspraken worden gemaakt over de communicatie-uitingen van de projecten waarbij het Rijk wordt genoemd. Het Rijk en de Gemeente dragen er in het kader van de Stuurgroep Rijk/Gemeente zorg voor dat een eerste versie van dit communicatieplan binnen twee maanden na vaststelling van de overeenkomst wordt vastgesteld. Het Rijk (de Ministers van VROM en V&W) dient als partner en medefinancier te worden genoemd in de belangrijkste uitingen van het Project zoals in brochures, op bouwboarden en op websites.

#### **17. Vertrouwelijkheid**

- 17.1 Partijen zullen deze Overeenkomst in al haar onderdelen (inclusief alle bijlagen genoemd in artikel 2 en alle addenda Ingevolge artikel 5.7) vertrouwelijk voor derden houden, behoudens voor zover de Wet Openbaarheid van Bestuur (Wob) tot openbaarmaking mocht verplichten.
- 17.2 Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing in de gevallen dat Partijen hun politieke organen (Tweede Kamer of de Gemeenteraad) moeten informeren of wensen te informeren over de inhoud van de Overeenkomst. In dat geval zullen Partijen hun politieke organen informeren, zulks op de gebruikelijke wijze.

#### **18. Vrijwaring**

- 18.1 De Gemeente vrijwaart de Staat (c.q. de Ministers van VROM en V&W) voor alle schade die deze mocht lijden als gevolg van het niet naleven van verplichtingen uit hoofde van het bepaalde in artikel 10.3, aanhef en onder a van deze Overeenkomst, voor zover deze schade aan een handelen of nalaten van de Gemeente is toe te rekenen.

#### **19. Inwerkingtreding, duur en beëindiging**

- 19.1 Deze Overeenkomst treedt in werking indien en zodra deze door alle Partijen is ondertekend.
- 19.2 Deze Overeenkomst eindigt indien en zodra het Project volledig is voltooid.

- 19.7 Verplichtingen die naar hun aard bestemd zijn om ook na beëindiging van deze Overeenkomst voort te duren blijven na beëindiging van deze Overeenkomst bestaan.

**20. Overdracht rechten en verplichtingen**

- 20.1 Overdracht door de Gemeente van haar uit deze Overeenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen is niet mogelijk zonder schriftelijke toestemming van de Minister van V&W en de Minister van VROM.

**21. Toepasselijk recht; bevoegde rechter**

- 21.1 Op deze Overeenkomst en op nadere overeenkomsten die het gevolg zijn van deze Overeenkomst, is Nederlands recht van toepassing.
- 21.2 Geschillen die tussen Partijen naar aanleiding van deze Overeenkomst mochten ontstaan, alsook geschillen naar aanleiding van nadere overeenkomsten die het gevolg van deze Overeenkomst zijn, zullen worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te 's-Gravenhage.
- 21.3 Er is sprake van een geschil zodra één van de Partijen dit schriftelijk aan de andere Partijen meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden tenelnde te bezien of binnen één maand in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden.

**22. Wijzigingen**

Deze Overeenkomst kan uitsluitend worden aangevuld of gewijzigd door een schriftelijk stuk dat door alle Partijen ondertekend is.

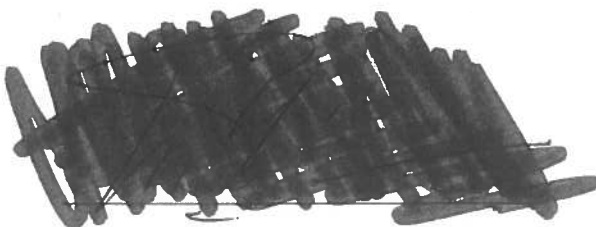
**23. Gehele overeenkomst**

Deze Overeenkomst bevat de volledige regeling tussen Partijen met betrekking tot de in deze Overeenkomst genoemde onderwerpen, en vervangt alle eventuele eerdere overeenkomsten en afspraken ter zake.

ALDUS OVEREENGEKOMEN EN IN DRIEVOUD GETEKEND  
te Utrecht, op 2 juli 2004



DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU  
Mevrouw S.M. Dekker



DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT  
Mevrouw drs. K.M.H. Peijs



DE GEMEENTE UTRECHT





## Addendum bij Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied dd. 2 juli 2004

### Nr. 4

De Stuurgroep Rijk / Gemeente, bijeen op 14 december 2005

Overwegende dat:

- in artikel 15 van de Uitvoeringsovereenkomst een regeling is opgenomen met betrekking tot benefit sharing, gebaseerd op de concept financiële analyse van 11 december 2003;
- deze regeling uitgaat van een drempelwaarde van € 142.200.000 (prijspeil 1-1-2003) en een vrijstelling van benefit sharing voor zover het gaat om 20% van het bedrag, dat berekend is volgens artikel 15.6 onder a van de Uitvoeringsovereenkomst;
- de nadere planontwikkeling geleid heeft tot nieuwe financiële inzichten, die aanleiding zijn geweest tot het heroverwegen van de regeling met betrekking tot de benefit sharing;
- deze heroverweging in goed overleg tussen de Partijen bij de Uitvoeringsovereenkomst en de beheerders van de FEZ-gelden heeft plaatsgevonden en tot overeenstemming heeft geleid;

**Besluit** in overeenstemming met de uitkomst van het genoemde overleg:

De regeling over benefit sharing in artikel 15 van de Uitvoeringsovereenkomst te wijzigen als volgt:

1. Het drempelbedrag wordt gewijzigd in € 189.000.000 (prijspeil 1-1-2003);
2. De vrijstelling van 20% als vermeld in artikel 15.6 onder b. vervalt.

Aldus overeengekomen en in drievoud getekend op 14 december 2005 te 's Gravenhage:

\_\_\_\_\_  
Namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening  
en Milieubeheer,

\_\_\_\_\_  
Namens de Minister van Verkeer en Waterstaat,

\_\_\_\_\_  
Namens de gemeente Utrecht,

\_\_\_\_\_  
Namens de gemeente Utrecht

B R

# PROJECTOVEREENKOMST

tussen

**GEMEENTE UTRECHT**

en

**PRORAIL B.V.**

inzake het (doen) realiseren van de

**OPENBAAR VERVOER TERMINAL UTRECHT CENTRAAL**

IN HET KADER VAN HET PROJECT STATIONSGBIED UTRECHT



## INHOUDSOPGAVE

ARTIKEL	PAGINA
ONDERGETEKENDEN	2
CONSIDERANS	2
1. BEGRIPSBEPALINGEN EN AFKORTINGEN	4
2. DOEL VAN DE OVEREENKOMST	6
3. SAMENWERKING	6
4. POSITIE / ROL VAN PARTIJEN	7
5. SCOPEBESCHRIJVING	7
6. BIJBESTELLINGEN	8
7. AANBESTEDEN	8
8. FINANCIERING	9
9. VEREVENING	10
10. RISICOVERDELING	13
11. PROJECTORGANISATIE	13
12. PLANNING	14
13. VOORLICHTING EN COMMUNICATIE	15
14. GRONDTRANSACTIES/VESTIGING ZAKELIJKE RECHTEN	16
15. BODEMGESTELDHEID/BODEMSANERING	17
16. VERWERVING CORIO	17
17. PLANOLOGIE	18
18. VERGUNNINGEN EN TOESTEMMINGEN	18
19. PLANSCHADE	19
20. NADEELCOMPENSATIE	19
21. ZAAKSCHADE	20
22. ARCHEOLOGIE	21
23. KABELS EN LEIDINGEN	21
24. VERKEERSMAATREGELEN	22
25. EXPLOSIEVEN	22
26. BOUWPUTMANAGEMENT	22
27. BEHEEROVEREENKOMST	23
28. GEWIJZIGDE OMSTANDIGHEDEN	24
29. AANVULLINGEN EN WIJZIGINGEN	25
30. DUUR EN EINDE VAN DE OVEREENKOMST	25
31. GESCHILLEN	26
ONDERTEKENING	26
BIJLAGEN	27



**A. DE ONDERGETEKENDEN:**

1. De **gemeente Utrecht**, te dezen krachtens artikel 171 Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door [REDACTED] krachtens volmacht vertegenwoordigd door [REDACTED], Wethouder van de gemeente Utrecht, handelende ter uitvoering van het besluit van Burgemeester en Wethouders d.d. 21 november 2006 (besluitnummer 778, kenmerk 06.027045), hierna te noemen: "de Gemeente";

en

2. **ProRail B.V.**, statutair gevestigd en kantoor houdende te Utrecht, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar Raad van Bestuur, krachtens volmacht vertegenwoordigd door [REDACTED], directie Infraprojecten, hierna te noemen: "ProRail";

de partijen sub 1 en sub 2 hierna gezamenlijk te noemen: "Partijen"

**NEMEN IN AANMERKING DAT:**

- (A) Op 2 juli 2004 tussen de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer, de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Staat der Nederlanden en de Gemeente Utrecht een overeenkomst is gesloten (de uitvoeringsovereenkomst, "UOK") die onder meer tot doel heeft om ter plaatse van het Centraal Station van Utrecht en in de onmiddellijke omgeving daarvan een hoogwaardige OV-Terminal te (doen) realiseren door uitbreiding c.q. opwaardering van de transfercapaciteit en de aldaar aanwezige infrastructuur voor trein, tram, bus en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), één en ander overeenkomstig het geactualiseerde "Masterplan Stationsgebied Utrecht" d.d. 4 november 2004.
- (B) Voornoemd Masterplan door de Ministers onder voorwaarden is aanvaard en op basis daarvan NSP- en MIT-bijdragen hebben gereserveerd.
- (C) Onder meer uitvoering dient te worden gegeven aan hetgeen is bepaald in de UOK, om uit hoofde van voornoemde reservering te kunnen besluiten tot het daadwerkelijk verstrekken van subsidie.
- (D) In de UOK de subsidieontvanger is aangewezen zorg te dragen voor de totstandkoming van het Project, waarbij de Gemeente en het Rijk in de UOK hebben bepaald dat zij gezamenlijk zorg zullen dragen voor de totstandbrenging van een Protocol tussen de Gemeente en de Subsidieontvanger met als doel te komen tot een Definitief Ontwerp OV Terminal.



- (E) Gebleken is dat ProRail de subsidieontvanger is zoals bedoeld in de UOK;
- (F) Op 1 juni 2005 de Gemeente en ProRail het Protocol hebben getekend.
- (G) De Gemeente en Prorail, op basis van het Protocol, een samenwerking zijn aangegaan die - onder meer - heeft geleid tot een Definitief Ontwerp OV Terminal.
- (H) Het Definitief Ontwerp OV Terminal door Partijen is onderzocht, getoetst en goedgekeurd;
- (I) Het Definitief Ontwerp OV Terminal door de Stuurgroep Rijk-Gemeente is goedgekeurd, en zal worden gehanteerd als kader ten behoeve van de (aanstaande) activiteiten van Partijen zoals vastgelegd in deze overeenkomst;
- (J) Partijen op basis van het Definitief Ontwerp OV-Terminal de Scope OVT hebben vastgesteld, welke Scope door de Stuurgroep op 24 april 2007 is goedgekeurd;
- (K) Partijen deze Scope hebben onderverdeeld in een Scope Gemeenschappelijke Uitvoeringsorganisatie (GUO) en een Scope Gemeente.
- (L) De scope Gemeente zal worden aanbesteed door de Gemeente, en de scope GUO zal worden aanbesteed door ProRail.
- (M) ProRail en Gemeente voor de uitvoering van de Scope GUO een projectorganisatiestructuur hebben afgesproken in de vorm van een gemeenschappelijke uitvoeringsorganisatie;
- (N) Partijen onderkennen dat de (her)ontwikkeling en realisatie van het Stationsgebied Utrecht, waar het Project onderdeel van uitmaakt, een langdurige en complexe opgave betreft, waarbij een veelheid aan betrokken partijen en hun belangen van invloed zijn op de werkzaamheden en resultaten.
- (O) Partijen op 9 december 2002 een Samenwerkingsprotocol hebben gesloten, welk protocol in algemene zin geldt voor het uitvoeren van infrastructurele werken binnen de gemeente Utrecht en welk protocol tussen Partijen geldt voor zover daarvan bij deze Overeenkomst niet wordt afgeweken;
- (P) Partijen afspraken hebben gemaakt over samenwerking ter zake van de ontwikkeling en realisatie van de OV Terminal, welke afspraken in onderhavige overeenkomst zijn vastgelegd.
- (Q) De Minister van Verkeer en Waterstaat aan ProRail een concessie heeft verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur



zoals bedoeld in de Spoorwegwet en ProRail, met inachtneming van haar taken en verplichtingen uit hoofde van voornoemde concessie, bevoegd is om de onderhavige overeenkomst in al zijn verplichtingen aan te gaan;

## **EN ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:**

### **Begripsbepalingen, doel van de overeenkomst, samenwerking en rollen van Partijen**

#### **1. Begripsbepalingen en afkortingen**

- 1.1 APS: Afstemmingsoverleg Projectorganisatie Stationsgebied Utrecht.
- 1.2 Besteedbare Meevallers: de post waar middelen uit de Reserve positie Meevallers kunnen worden geboekt, nadat aan de voorwaarden van artikel 9 van deze overeenkomst is voldaan.
- 1.3 Bijbestelling: een toevoeging van werkzaamheden en/of te realiseren werken en objecten aan de Scope OVT, één en ander op basis van de hiervoor bestemde procedure zoals opgenomen in artikel 6 van deze overeenkomst.
- 1.4 Contracteringsplan: de door Partijen op te stellen strategie van de aanbesteding en contractering van de Scope OVT, waarbij wordt ingegaan op de te kiezen aanbestedingsprocedure, de omvang van de aan te besteden werken (aanbestedingspakketten), de planning van de aanbesteding, de gunningscriteria en de Opdracht.
- 1.5 Directieoverleg: het besluitvormend orgaan van de GUO bestaande uit één vertegenwoordiger van de Gemeente en één vertegenwoordiger van ProRail, welk orgaan slechts kan besluiten op basis van unanimititeit van stemmen. Partijen zullen terzake van het Directieoverleg een directieprotocol opstellen.
- 1.6 DO OVT: het definitief ontwerp voor de OV-Terminal d.d. 20 december 2005 kenmerk SKB-EH-050054609 versie 2.0 alsmede het addendum van 15 september 2006 kenmerk SK-TV-060041911 versie 1.0.
- 1.7 Eindafrekening: de uiteindelijke afrekening tussen Partijen, nadat de Scope OVT in zijn geheel is gerealiseerd en opgeleverd, op basis van artikel 9.12 van deze overeenkomst.
- 1.8 Gemeenschappelijke Uitvoeringsorganisatie (GUO): uitvoeringsorganisatie zonder rechtspersoonlijkheid ten behoeve van de aanbesteding en realisatie van de Scope OVT, met de gemeente Utrecht en ProRail als deelnemende en besluitvormende partijen, hierna te noemen GUO.
- 1.9 Gerealiseerde Tegenvallers: de lijst waar alle Tegenvallers worden geregistreerd ten behoeve van de Eindafrekening.
- 1.10 Meevaller: het met inachtneming van het gestelde in artikel 9 van deze overeenkomst als meevaller aangemerkte positieve resultaat van het verschil tussen de geraamde totale kosten vóór aanbesteding (bestaande uit de som van het geraamde aanbestedingsresultaat en de geraamde opslag verwacht



- meerwerk) en de totale kosten ná gunning (bestaande uit de som van het aanbestedingsresultaat na gunning en de opslag verwacht meerwerk na gunning).
- 1.11 Opdracht: de op basis van deze overeenkomst aan te besteden (delen van de) Scope OVT, inclusief de tussen de opdrachtgever en aannemer te sluiten overeenkomst en bijbehorende risicoverdeling opdrachtgever - aannemer.
  - 1.12 Openbaar Vervoer Terminal Utrecht: de nieuwe openbaar vervoer terminal te Utrecht, zoals opgenomen in het DO OVT.
  - 1.13 Overeenkomst: deze overeenkomst (Projectovereenkomst OV Terminal Utrecht Centraal).
  - 1.14 Planning: de indicatieve Uitvoeringsplanning zoals vastgesteld door het Afstemmingsoverleg Projectorganisatie Stationsgebied Utrecht (APS) op 23 februari 2006.
  - 1.15 Projectplanning: de projectplanning van de Scope OVT, behorende bij het DO OVT, welke periodiek zal worden vastgesteld in het Directieoverleg, en welke wordt onderverdeeld in een projectplanning voor de Scope GUO en een projectplanning voor de Scope Gemeente.
  - 1.16 Projectmanagement: Projectmanagement Scope OVT alsmede Projectmanagement Scope Gemeente.
  - 1.17 Projectmanagement Scope OVT: de operationele aansturing van de aanbesteding en realisatie van de Scope OVT zoals bedoeld in bijlage A en B.
  - 1.18 Projectmanagement Scope Gemeente: de operationele aansturing van de aanbesteding en realisatie van de Scope Gemeente zoals bedoeld in bijlage A en B.
  - 1.19 Protocol: de op 1 juni 2005 tussen de Gemeente en ProRail ondertekende overeenkomst met als doel te komen tot een Definitief Ontwerp OV Terminal.
  - 1.20 Raamovereenkomst: overeenkomst bijdrage NS voor commerciële voorzieningen in stations nieuwe sleutelprojecten d.d. 30 juni 2006 (geparafeerde – niet ondertekende versie).
  - 1.21 Reserve positie Meevallers: de post waar Meevallers worden geboekt, welke primair dient als dekking voor Tegenvallers en welke post bestaat uit de sommatie van alle Mee- en Tegenvallers verminderd met de bedragen die zijn overgeboekt naar de post Besteedbare Meevallers.
  - 1.22 Risicoverdeling: de nadere toedeling aan Partijen van de gezamenlijke risico's op basis van bijlage III van de UOK, zoals blijkende uit bijlage B.
  - 1.23 Samenwerkingsprotocol gemeente Utrecht-RIB: de bepalingen en afspraken zoals overeengekomen tussen de gemeente Utrecht en Railinfrabeheer B.V. (thans ProRail) op 9 december 2002 inzake de ontwikkeling en realisatie van infrastructurele werken in algemene zin binnen het grondgebied van de gemeente Utrecht.
  - 1.24 Scope OVT: de beschrijving van de openbaar vervoer terminal Utrecht, zoals opgenomen in artikel 5 van deze Overeenkomst.
  - 1.25 Scope Gemeente: de beschrijving van die onderdelen van de Scope OVT, die door de Gemeente worden uitgevoerd, zoals opgenomen in artikel 5 van deze overeenkomst.



- 1.26 Scope GUO: de beschrijving van die onderdelen van de Scope OVT, die door de GUO worden uitgevoerd, zoals opgenomen in artikel 5 van deze overeenkomst.
- 1.27 Stuurgroep Rijk-Gemeente: de stuurgroep zoals bedoeld in de UOK.
- 1.28 Tegenvaller: het met inachtneming van het gestelde in artikel 9 van deze overeenkomst als tegenvaller aangemerkte negatieve resultaat van het verschil tussen de geraamde totale kosten vóór aanbesteding (bestaande uit de som van het geraamde aanbestedingsresultaat en de geraamde opslag verwacht meerwerk) en de totale kosten ná gunning (bestaande uit de som van het aanbestedingsresultaat na gunning en de opslag verwacht meerwerk na gunning).
- 1.29 UOK: de Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied d.d. 2 juli 2004 tussen de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Gemeente Utrecht.
- 1.30 Vaststellingsovereenkomst Westflank: de overeenkomst d.d. 3 maart 2006 tussen de gemeente Utrecht, NS Vastgoed BV en ProRail BV inzake het vaststellen van de Ontwerpdemarcaties "Openbaar Vervoer Terminal Westflank" ten behoeve van het project Stationsgebied Utrecht.

## **2. Doel van de overeenkomst**

- 2.1 Doel van deze overeenkomst is het tot stand brengen van de nieuwe Openbaar Vervoer Terminal Utrecht binnen het Stationsgebied Utrecht, op basis van het DO OVT en binnen de kaders van deze overeenkomst.
- 2.2 Partijen gaan hierbij een samenwerking aan die gericht is op de voorbereiding, aanbesteding en realisatie van de Scope OVT, bestaande uit de Scope GUO en de Scope Gemeente.

## **3. Samenwerking**

- 3.1 Partijen zullen samenwerken conform de overeengekomen rollen, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van ieder der Partijen, alsmede conform de verdeling van uitvoerings- en overige risico's tussen Partijen, teneinde de doelstelling van deze overeenkomst te bereiken.
- 3.2 Deze samenwerking zal – op hoofdlijnen - bestaan uit het voorbereiden van de betreffende aanbestedingen en het begeleiden van de realisatie van de Scope OVT.
- 3.3 De samenwerking zal tenslotte bestaan uit het vastleggen en uitvoeren van nadere afspraken tussen Partijen met betrekking tot de besteding en verantwoording van de financiële middelen ten behoeve van de Scope OVT en eventuele Bijbestellingen.

#### **4 Positie/ rol van partijen**

- 4.1 In het kader van de aanbesteding en realisatie van de Scope OVT heeft ProRail de positie/rol van:
- Subsidieontvanger voor de realisatie van de Scope OVT;
  - Budgethouder en opdrachtgever voor de voorbereiding, aanbesteding en realisatie van de Scope GUO;
  - Economisch eigenaar van de gronden onder de spoorse infrastructuur;
  - Beheerder van de hoofdspoorweg infrastructuur;
  - Toezichthouder op de transferruimte;
  - Vergunningverlener namens de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 19 Spoorwegwet.
- 4.2 In het kader van de aanbesteding en realisatie van de Scope OVT heeft de gemeente de positie/rol van:
- Mede-financier en mede-opdrachtgever voor de voorbereiding, aanbesteding en realisatie van de Scope OVT;
  - Budgethouder en opdrachtgever voor de voorbereiding, aanbesteding en realisatie van de Scope Gemeente;
  - Mede-budgethouder en mede-opdrachtgever voor de voorbereiding, aanbesteding en realisatie van de Scope GUO;
  - Regisseur van het project Stationsgebied Utrecht, waar de Scope OVT onderdeel van uitmaakt;
  - Bevoegd gezag terzake van gemeentelijke publiekrechtelijke procedures;
  - Vergunningverlener;
  - Beheerder van bestaand en toekomstig openbaar gebied;
  - Grondeigenaar van onder meer het busstation en de openbare ruimte.

#### **Scopebeschrijving, aanbesteding, financiering en verevening**

#### **5 Scopebeschrijving**

- 5.1 Partijen hebben de Scope OVT onderverdeeld in een Scope GUO en een Scope Gemeente, welke onderverdeling zichtbaar is gemaakt in Bijlage A en B.
- 5.2 De totale Scope OVT, onderverdeeld in een Scope GUO en Scope Gemeente, is in aflopende rangorde bepaald door:
- De kostenraming van de Openbaar Vervoer Terminal Utrecht van 6 november 2006, versie 13.2, behorende bij het DO OVT;
  - Het DO OVT, bestaande uit het DO OVT d.d. 20 december 2005 kenmerk SKB-EH-050054609 versie 2.0 alsmede het addendum op het DO OVT van 15 september 2006 kenmerk SK-TV-060041911 versie 1.0;
  - De in bijlage A bij deze overeenkomst gevoegde tekeningen Scope OVT.

## 6. **Bijbestellingen**

- 6.1 Partijen hebben gezamenlijk een niet limitatieve lijst opgesteld met mogelijke Bijbestellingen, welke lijst is opgenomen in Bijlage C.
- 6.2 Ieder der Partijen kan een verzoek doen tot Bijbestellingen. Het verzoek tot een Bijbestelling dient te worden vergezeld van een kostenraming, financiële dekking, een risicoprofiel en een planning, en een analyse van de invloed die de betreffende Bijbestelling heeft of kan hebben op de aanbesteding en/of realisatie van de Scope GUO en/of de Scope Gemeente.
- 6.3 De uitvoering van een Bijbestelling, alsmede de hieruit voortvloeiende risico's en consequenties, geschiedt in beginsel voor rekening en risico van de initiatiefnemer van de betreffende Bijbestelling.
- 6.4 Het Directieoverleg beslist over Bijbestellingen en kan aan zijn goedkeuring inzake een Bijbestelling voorwaarden verbinden.

## 7 **Aanbesteden**

- 7.1 Partijen zullen conform artikel 9.1 van het Protocol een strategie opstellen ten behoeve van de aanbesteding en contractering van de Scope OVT. Voornoemde strategie zal door Partijen worden vastgelegd in een Contracteringsplan, welk Contracteringsplan dient te worden goedgekeurd door Bureau Aanbestedingen van de Gemeente, de Tenderboard van ProRail, de Stuurgroep Rijk-Gemeente en het Directieoverleg.
- 7.2 In het Contracteringsplan als bedoeld in lid 1 van dit artikel zullen Partijen onder meer een regeling opnemen omtrent het besluiten tot gunning en uitvoering van een Opdracht, in relatie tot te verwerven onroerende zaken.
- 7.3 ProRail zal de Scope GUO aanbesteden met inachtneming van haar beleid en de van toepassing zijnde wet- en regelgeving, waaronder Europese aanbestedingsregels.
- 7.4 De Gemeente zal de Scope Gemeente aanbesteden. De uitvoering van deze werkzaamheden dient te worden afgestemd met de werkzaamheden die voortvloeien uit de Scope GUO.
- 7.5 Partijen onderschrijven dat naast een aanbestedingsplicht op basis van de Europese Richtlijnen ook op basis van de algemene beginselen als vastgelegd in het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap alsook op basis van intern beleid voor de Gemeente verplichtingen kunnen bestaan tot bewerkstelling van transparantie en voldoende mededinging bij de verstrekking van



gemeentelijke opdrachten, al dan niet via de GUO. De GUO zal zich inspannen om bij de verstrekking van dergelijke gemeentelijke opdrachten, ook indien deze niet onder de Richtlijnen vallen, bedoelde transparantie en voldoende mededinging mede na te streven.

- 7.6 Alle aanbestedingsresultaten met betrekking tot de Scope OVT dienen te worden vastgesteld en goedgekeurd door het Directieoverleg. Het Projectmanagement kan niet eerder verplichtingen aangaan, dan nadat het Directieoverleg het aanbestedingsresultaat heeft vastgesteld en goedgekeurd.
- 7.7 Indien het aanbestedingsresultaat zodanig is dat de Scope OVT niet kan worden gerealiseerd binnen de vastgestelde kaders van ontwerp, tijd, geld en risico's, doen Partijen hiervan conform artikel 9.2 en artikel 9.3 van de UOK mededeling aan de Stuurgroep Rijk-Gemeente.
- 7.8 Indien, naast het in 7.7 aangeduide geval, door het Directieoverleg wordt vastgesteld dat een aanbesteding is mislukt, waaronder begrepen het uitblijven van inschrijvende partijen op een aanbesteding, zal het Directieoverleg dit melden aan de Stuurgroep Rijk-Gemeente en tevens een voorstel doen inzake te nemen vervolgstappen teneinde hiervoor een oplossing te bieden, een en ander overeenkomstig artikel 9.2 en 9.3 van de UOK.

## 8 **Financiering**

- 8.1 Ten behoeve van de aanbesteding en realisatie van de Scope OVT zal ProRail een subsidiebeschikking aanvragen bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ten grootte van € 248.400.000,- (prijspeil 2003) te vermeerderen met € 1.500.000,- (prijspeil 2006) op grond van het resultaat van de onderhandelingen tussen Rijk, NS en Gemeente in het kader van de commerciële voorzieningen in de OVT.
- 8.2 Ten behoeve van de aanbesteding en realisatie van de Scope OVT stelt de Gemeente een bijdrage ter beschikking van € 4.600.000,- (prijspeil 2003).
- 8.3 De bedragen genoemd in het eerste en tweede lid zullen worden geïndexeerd volgens een door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld percentage op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI).
- 8.4 Bovengenoemde bedragen in artikel 8.1, 8.2 en 8.3 van deze overeenkomst zijn ter dekking van kosten, exclusief BTW.
- 8.5 De Scope Gemeente wordt met inachtneming van de bepalingen van de Overeenkomst gefinancierd uit het budget dat beschikbaar is voor de Scope OVT.



- 8.6 De gemeente verkrijgt van de subsidieontvanger ProRail ten behoeve van de aanbesteding en realisatie van de Scope Gemeente uit het budget dat beschikbaar is voor de Scope OVT, een bedrag gelijk aan het bedrag dat is geraamd voor de realisatie van de Scope Gemeente zoals opgenomen in bijlage B, waaronder begrepen de bijdrage van de gemeente als aangeduid in artikel 8.2 van deze Overeenkomst. De procedure en de voorwaarden waaronder de Gemeente het bedrag beschikbaar gesteld krijgt, blijkt uit de notitie Kasstromenschema (Bijlage H).
- 8.7 Indien het aanbestedingsresultaat van de Scope Gemeente het geraamde bedrag voor de realisatie van de Scope Gemeente overstijgt dan wel onderschrijdt, zal verevening plaats vinden conform artikel 9 van deze overeenkomst.
- 8.8 De Gemeente draagt zorg voor de verantwoording van de rechtmatige en doelmatige besteding van de haar ten behoeve van de Scope Gemeente ter beschikking gestelde financiële middelen, conform de hieraan door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als subsidieverstrekker en ProRail als subsidieontvanger, gestelde eisen.
- 8.9 De Scope GUO wordt met inachtneming van de bepalingen van de Overeenkomst gefinancierd uit het budget dat beschikbaar is voor de Scope OVT.
- 8.10 ProRail noch Gemeente is aansprakelijk voor het budget voor c.q. de realisatie van de Scope OVT, indien het beschikbaar stellen van de financiële middelen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dan wel NS (8.1, 8.2, 8.3 en 8.4) als subsidieverstrekker achterwege blijft.

## 9 Verevening

- 9.1. Ten aanzien van de Scope OVT passen Partijen verevening toe, welk systeem tot doel heeft Meevallers in de Scope OVT te besteden binnen de Scope OVT, onder meer door het compenseren van Tegenvallers binnen de Scope OVT, alsmede door het realiseren van 'extra' (kwaliteits)wensen van Partijen ten aanzien van de Scope OVT.
- 9.2. Verevening kan alleen plaats vinden binnen de kaders van de door Partijen ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie van de OV Terminal vastgestelde documenten, waaronder:
- DO OVT
  - Kostenraming
  - Indicatieve uitvoeringsplanning
  - Scope OVT, bestaande uit de Scope GUO en de Scope Gemeente.



- 9.3. Partijen hebben gezamenlijk een Lijst Besteedbare Meevallers (Bijlage E) opgesteld waarin zijn opgenomen de wensen van Partijen ten aanzien van de uitbreiding van de Scope OVT met activiteiten en werken waarvoor geen budget gereserveerd is. Partijen zullen gezamenlijk een prioritering in deze lijst aanbrengen alsmede bepalen wanneer uiterlijk een beslissing omtrent de uitvoering van deze wensen moet plaatsvinden.
- 9.4. Verevening vindt plaats conform de uitgangspunten en procedures zoals opgenomen in deze overeenkomst alsmede de notitie 'Vereveningssystematiek Gemeenschappelijke Uitvoeringsorganisatie OVT d.d. 20 oktober 2006' (Bijlage D).
- 9.5. Alle besluiten aangaande de toepassing van verevening, waaronder in ieder geval besluiten omtrent aanpassing van projectonderdelen en het overboeken van financiële middelen vanuit de post Reservepositie Meevallers naar de post Besteedbare Meevallers én bestedingen vanuit de post Besteedbare Meevallers, zijn voorbehouden aan het Directieoverleg.
- 9.5 Er is sprake van een Meevaller, indien:
- a. de werkzaamheden terzake van de betreffende kostenpost zijn uitgevoerd, dan wel het werk terzake van de betreffende kostenpost is gerealiseerd en (tussentijds) is opgeleverd, of
  - b. is vastgesteld dat de betreffende werkzaamheden dan wel het betreffende werk dusdanig zijn gecontracteerd, dat in ruime mate zekerheid is verkregen terzake van de totale omvang van de betreffende kostenpost,
- en dat ten genoegen van het Directieoverleg is aangetoond dat de werkelijk gemaakte kosten dan wel verwachte te maken kosten lager zijn dan begroot.
- 9.6 Er is sprake van een Tegenvaller, indien:
- a. De werkzaamheden terzake van de betreffende kostenpost zijn uitgevoerd, dan wel het werk terzake van de betreffende kostenpost is gerealiseerd en (tussentijds) is opgeleverd en sprake is van hogere kosten dan begroot, of
  - b. er ten genoegen van het Directieoverleg is vastgesteld dat de betreffende werkzaamheden dan wel het betreffende werk terzake van een kostenpost dusdanige risico's kent, dat in redelijkheid mag worden verwacht dat de daadwerkelijke kosten de begrote kosten zullen overschrijden.
- 9.7 Eenmaal per kwartaal of zoveel vaker als noodzakelijk wordt geacht kan het Projectmanagement aan het Directieoverleg voorstellen doen terzake van het vaststellen van de als zodanig aangemerkte Meevaller dan wel Tegenvaller en van aanvullende investeringen op basis van de lijst Besteedbare Meevallers, welke lijst is opgenomen in Bijlage E, en welke worden gefinancierd vanuit de post

Besteedbare Meevallers. Het Directieoverleg besluit terzake van deze voorstellen op basis van unanimititeit.

- 9.8 Het Projectmanagement is uitsluitend na schriftelijke toestemming terzake van het Directieoverleg bevoegd om Meevallers te bewerkstelligen welke:
- een wijziging van het tussen Partijen vastgestelde DO OVT inhouden;
  - een wijziging van de bij de aanbesteding gehanteerde aanbestedingsdocumenten inhouden;
  - een wijziging van de Opdracht inhouden.
- 9.9 Het Projectmanagement is uitsluitend na schriftelijke toestemming terzake van het Directieoverleg bevoegd om Tegenvallers te bewerkstelligen welke:
- een wijziging van het tussen Partijen vastgestelde DO OVT inhouden;
  - een wijziging van de bij de aanbesteding gehanteerde aanbestedingsdocumenten inhouden;
  - een wijziging van de Opdracht inhouden.
- 9.10 Alle Tegenvallers worden geregistreerd op de post Gerealiseerde Tegenvallers, ongeacht of de Tegenvaller is gefinancierd uit de post Reservepositie Meevallers dan wel is gefinancierd door de risicodrager van de betreffende Tegenvaller.
- 9.11 Het Directieoverleg besluit op basis van unanimititeit eenmaal per kwartaal ten aanzien van voorstellen tot wijziging van op basis van deze Overeenkomst tot stand gekomen en vastgestelde documenten c.q. van contract- en/of aanbestedingsdocumenten.
- 9.12 Nadat het Project in zijn geheel is gerealiseerd gaan Partijen over tot de eindafrekening in het kader van de verevening. De eindafrekening houdt in dat alle Tegenvallers, welke niet verevend zijn of kunnen worden uit de post Reservepositie Meevallers dan wel de post Besteedbare Meevallers, door Partijen worden gefinancierd naar rato van de Risicoverdeling van bijlage B welke ten aanzien van alle in de Scope OVT gerealiseerde Tegenvallers zou hebben plaatsgevonden, als ware geen sprake geweest van een vereveningssysteem.
- 9.13 Tegenvallers, welke niet zijn verevend met Meevallers, maar zijn gefinancierd door één der Partijen op basis van de Risicoverdeling, worden in de eindafrekening als bedoeld in het vorige lid betrokken.
- 9.14 De post Besteedbare Meevallers maakt geen onderdeel uit van de hiervoor in artikel 9.12 aangeduide eindafrekening, indien en voor zover de middelen hiervan reeds zijn besteed op basis van de Lijst Besteedbare Meevallers van Bijlage E. De Lijst Besteedbare Meevallers kan periodiek door het Directieoverleg worden gewijzigd en/of aangevuld.

## **Risicoverdeling, Projectorganisatie en Planning**

### **10 Risicoverdeling**

- 10.1 De Risicoverdeling zoals opgenomen in bijlage B bij deze overeenkomst is tussen Partijen van toepassing.
- 10.2 Partijen onderkennen dat in de betreffende Risicoverdeling het dragen van risico's voor en de realisatie van werkzaamheden en werken zijn losgekoppeld en derhalve niet noodzakelijkerwijs verbonden zijn aan de uitvoering. Het is derhalve mogelijk dat een Partij risico's loopt over werkzaamheden en werken die niet door deze betreffende Partij worden uitgevoerd c.q. gerealiseerd.

### **11 Projectorganisatie**

- 11.1 Partijen zullen t.b.v. de uitvoering van de Scope OVT een Gezamenlijke Uitvoeringsorganisatie (GUO) inrichten conform de uitgangspunten zoals verwoord in de notitie 'Toelichtende bijlage bij organisatiemodel OV-Terminal Utrecht' d.d. 22 september 2006' welke als Bijlage F bij deze overeenkomst is gevoegd. De projectmanager Scope GUO is afkomstig van ProRail.
- 11.2 Gemeente zal een uitvoeringsorganisatie c.q. projectmanagement inrichten ten behoeve van de uitvoering van de Scope Gemeente, verder te noemen Projectmanagement Scope Gemeente.
- 11.3 Het Projectmanagement Scope OVT legt conform de in lid 1 van dit artikel genoemde notitie (Bijlage F) periodiek verantwoording af aan het Directieoverleg en de Stuurgroep Rijk-Gemeente. Het Projectmanagement Scope Gemeente rapporteert hiertoe omtrent voortgang en legt financiële verantwoording af aan het Projectmanagement Scope OVT.
- 11.4 Het Projectmanagement Scope OVT alsmede het Projectmanagement Scope Gemeente verleent op eerste verzoek transparant alle informatie die Partijen gezamenlijk dan wel afzonderlijk wensen te verkrijgen. Het Projectmanagement Scope OVT rapporteert ten minste eenmaal per kwartaal formeel aan Partijen in de vorm van een kwartaalrapportage. Deze kwartaalrapportage omvat ten minste de navolgende onderwerpen:
- Stand van zaken van de Scope OVT;
  - Gerealiseerde werken en werkzaamheden ten opzichte van het vastgestelde, gecontracteerde budget;
  - Nog te realiseren werken en werkzaamheden ten opzichte van het vastgestelde, gecontracteerde budget;



- Verwachte en gerealiseerde Meevallers;
- Verwachte en gerealiseerde Tegenvallers;
- Stand van Reserve positie Meevallers;
- Stand van Besteedbare positie Meevallers;
- Risicoprofiel en -analyse;
- Veiligheidsrapportage

11.5 Alle werkzaamheden en te realiseren werken inzake de Scope OVT dienen in ieder geval te voldoen aan de kaders die door de Stuurgroep Rijk-Gemeente zijn vastgesteld.

## 12 Planning

- 12.1 Partijen zullen zich, in overleg met de overige partijen die belangen hebben in het Stationsgebied Utrecht, te weten NS Vastgoed BV, Jaarbeurs Utrecht BV en Hoog Catharijne BV, maximaal inspannen om de voortgang van genoemde (her) ontwikkeling en renovatie op elkaar af te stemmen door in ieder geval eens per kwartaal deel te nemen in het zogenoemde Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied Utrecht. Uitgangspunt in voornoemd overleg vormt de Planning, die door de Gemeente – in nauw overleg met de betrokken partijen – is opgesteld en is vastgesteld in het Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied Utrecht d.d. 23 februari 2006. Partijen zullen in het Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied Utrecht de belangen van de GUO mede behartigen en ondersteunen.
- 12.2 Partijen zullen de Planning gezamenlijk nader uitwerken en voor de Scope GUO en Scope Gemeente afzonderlijke Projectplanningen opstellen.
- 12.3 Partijen verplichten zich over en weer om ontwikkelingen en/of informatie die van invloed kunnen/kan zijn op de Planning dan wel Projectplanningen zo spoedig mogelijk schriftelijk aan elkaar mee te delen.
- 12.4 Indien één van de Partijen, als gevolg van een mededeling als bedoeld in het voorgaande lid, knelpunten signaleert ten aanzien van de Planning zal zij dit terstond inbrengen in voornoemd APS Utrecht. Partijen zullen zich maximaal inspannen om, tezamen met de overige bij het Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied Utrecht betrokken partijen, een oplossing te vinden voor genoemd knelpunt.
- 12.5 De Gemeente is in haar rol als beheerder van de Planning niet aansprakelijk voor de niet-nakoming van de Planning door de overige partijen in het Stationsgebied Utrecht.
- 12.6 Partijen zullen de Planning en de Projectplanningen bij de uitvoering van hun werkzaamheden in acht nemen. In geval van een (dreigende) overschrijding van de Planning dan wel



Projectplanningen, dient de partij die hiervoor verantwoordelijkheid draagt de andere partij tijdig te waarschuwen en maatregelen te treffen opdat de Planning alsnog wordt gehaald.

- 12.7 De verplichting tot het treffen van laatstgenoemde maatregelen bestaat niet indien de overschrijding van de Planning dan wel Projectplanningen geen toerekenbare tekortkoming in de zin van deze Overeenkomst oplevert.
- 12.8 Partijen komen overeen dat een vertraging in de uitvoering van het Project vanwege vertragingen in publiekrechtelijke procedures strekkende tot verkrijging van vergunningen, ontheffingen, vrijstellingen en/of goedkeuringen van overheidswege als gevolg van beslissingen van hogere overheden of rechterlijk ingrijpen geen toerekenbare tekortkoming in de zin van deze Overeenkomst opleveren, indien en voorzover de partij die verantwoordelijk is voor de verkrijging van de desbetreffende vergunningen, ontheffingen, vrijstellingen en/of goedkeuringen van overheidswege tijdig conform de Planning hiertoe een ontvankelijke aanvraag heeft ingediend.
- 12.9 Vertragingen als gevolg van omstandigheden als bedoeld in artikel 12.8 zullen evenmin een gewijzigde omstandigheid opleveren als bedoeld in artikel 28. Wel zullen partijen in geval van dergelijke vertragingen de Planning in onderling overleg aanpassen, en wel op zodanige wijze dat het Project zo min mogelijk vertraging oploopt.
- 12.10 In het Directieoverleg zullen, naast de voortgang in de Planning, de vertragingen en de effecten daarvan in de Planning worden besproken en besluiten over optimalisering en aanpassing van de mijlpaaldata worden genomen. De effecten op derden zullen eveneens worden besproken.

### **13 Voorlichting en communicatie**

- 13.1 Partijen zijn overeengekomen de afspraken over gebiedscommunicatie te hanteren zoals op 10 mei 2005 zijn vastgesteld in het Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied (APS). In het verlengde daarvan is de Nota Bouwputcommunicatie in het Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied vastgesteld op 24 mei 2006.
- 13.2 Partijen stemmen in met de visie op gemeenschappelijke gebiedscommunicatie, zoals opgenomen in bovengenoemde afspraken. Daartoe zullen Partijen gebruik maken van een gebiedsstijl voor marketing en een projectstijl. De Gemeente (Projectorganisatie Stationsgebied Utrecht) vervult op het gebied van bouwputcommunicatie een regierol, de partners en overige partijen verzorgen op basis van deze regie en binnen de lopende afspraken hun eigen communicatie-uitingen. Het uitgangspunt is



steeds zo veel mogelijk te communiceren onder de gezamenlijke vlag.

- 13.3 Partijen zullen meewerken aan gemeenschappelijke informatievoorziening, klachtenafhandeling, gebiedsuitstraling, bewegwijzering en gemeenschappelijke public relations. Partijen onderkennen dat in de stationshal aan te brengen bewegwijzering en gebiedsuitstraling kan afwijken ten opzichte van elders in het Stationsgebied Utrecht aan te brengen bewegwijzering en gebiedsuitstraling vanwege verplichtingen van ProRail over het in de stationshal te hanteren spoorbeeld.
- 13.4 Partijen zullen participeren in exploitatie van het informatiecentrum, door bemensing, financiering, leveren van content en/of andere faciliteiten (webbeheer). De kosten van deze gemeenschappelijke communicatieactiviteiten worden door de deelnemende partijen gedragen, één en ander op basis van de door de Gemeente Utrecht te voeren administratie, mits deze passen binnen de door alle partijen in het APS te accorderen (jaar)budgetten en mits het doen van een uitgave vooraf door alle partijen in het APS is geaccordeerd.
- 13.5 ProRail zal het initiatief nemen voor het opstellen van een gezamenlijk communicatieplan voor de OV Terminal, waarvoor de Nota Bouwputcommunicatie als basis wordt gebruikt. In dit communicatieplan zullen partijen afspraken maken over onder andere de communicatiestrategie, communicatiemiddelen, profilering van de partijen en de kostenverdeling.

## **Conditionering**

### **14 Grondtransacties/vestiging zakelijke rechten**

- 14.1 Partijen zullen uitvoering geven aan de grondtransacties zoals deze zijn opgenomen in de Vaststellingsovereenkomst Westflank.
- 14.2 Partijen zijn op 30 juni 2006 – tezamen met andere partijen – een Overeenkomst bijdrage NS voor commerciële voorzieningen in Stations Nieuwe Sleutelprojecten (Raamovereenkomst) aangegaan. In aanvulling op het eerste lid van dit artikel zullen Partijen – binnen de kaders van de Raamovereenkomst en onder nader overeen te komen voorwaarden - meewerken aan de vestiging van opstalrechten welke voorts nog benodigd zijn voor de realisatie van de Scope OVT.
- 14.3 De levering van gronden vindt plaats in de staat waarin zij zich ten tijde van de transactie bevinden, tenzij Partijen hieromtrent andere afspraken hebben gemaakt.





- 14.4 Partijen streven ernaar om de transacties onder voor Partijen redelijkerwijs zo optimaal mogelijke fiscale condities te laten plaatsvinden.
- 14.5 Gemeente zal binnen de kaders van de in lid 2 genoemde Raamovereenkomst meewerken aan het vestigen van een zakelijk recht ten behoeve van NS Vastgoed voor het deel van de OVT dat is gelegen boven gronden van de Gemeente Utrecht (Stationsstraat). ProRail is geen partij bij deze transactie. Indien de vestiging van een zakelijk recht niet plaats heeft gevonden bij de oplevering van de Scope OVT, zal uitsluitend ter borging van de openbaar vervoersmodaliteit van de stationshal, voor dit deel van de OVT een zakelijk recht t.b.v. ProRail worden gevestigd, en werkt de Gemeente hieraan mee en zal vestiging van dit recht geschieden onder nader overeen te komen voorwaarden.

## **15 Bodemgesteldheid/bodemsanering**

- 15.1 Terzake van de bodemgesteldheid alsmede de verplichting tot sanering van vervuilde grond is uitgangspunt dat de grondeigenaar zorgt voor de benodigde saneringen. ProRail draagt de kosten/risico's van de saneringen op RIT-eigendom en de Gemeente draagt de kosten/risico's van saneringen op gemeentegrond. Indien en voor zover de sanering van de bodem- en grondwaterverontreiniging al dan niet deels in het eigendom van de wederpartij ligt, zullen Partijen in overleg treden over de uitvoering van de benodigde sanering en een verdeling van de kosten/risico's van deze sanering.

## **16 Verwerving CORIO**

- 16.1 Gemeente zal - conform de UOK en in opdracht van de GUO - zorg dragen voor de verwerving alsmede de tijdsgevoelige beschikbaarheid van de Sporthal (inclusief daaronder gelegen fietsenstalling) en de commerciële ruimten in de Stationstraverse en de Catharijnehof.
- 16.2 Ter beperking van de risico's die voortvloeien uit lid 1 van dit artikel zullen Partijen zich - voor zover dit binnen hun mogelijkheden ligt - tot het uiterste inspannen eventueel benodigde tijdelijke en definitieve verplaatsing van huurders van Corio mogelijk te maken, onder andere door middel van het opstellen van een verplaatsingsplan voor de huurders van Corio conform de Raamovereenkomst.
- 16.3 ProRail heeft daarbij als eerste de verplichting zich in te spannen voor een tijdelijke verplaatsing, en de Gemeente zal zich als eerste inspannen voor een definitieve verplaatsing.



## **17 Planologie**

- 17.1 De Gemeente zal, met inachtneming van haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid, zich naar vermogen ervoor inspannen dat de uitvoering van de Scope OVT tijdig kan starten door de noodzakelijke procedures ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), waaronder de vrijstelling op grond van artikel 19 WRO – dan wel het equivalent daarvan op basis van de nieuwe WRO – voor het Project in gang te zetten en deze met voortvarendheid te behandelen.
- 17.2 ProRail zal de ruimtelijke onderbouwing t.b.v. de artikel 19 WRO-vrijstelling verzorgen, voor zover betrekking hebbend op de Scope GUO. Op verzoek van ProRail zal Gemeente hiertoe tijdig de benodigde en bij haar beschikbare informatie aanleveren.
- 17.3 Gemeente zal de ruimtelijke onderbouwing t.b.v. de artikel 19 WRO-vrijstelling verzorgen, voor zover betrekking hebbend op de Scope Gemeente. Op verzoek van de Gemeente zal ProRail hiertoe tijdig de benodigde en bij haar beschikbare informatie aanleveren.
- 17.4 De Scope OVT wordt niet eerder betrokken bij een salderingsaanpak als bedoeld in artikel 7 lid 3 Besluit Luchtkwaliteit 2005, dan nadat de Gemeente terzake met ProRail hieromtrent overleg heeft gevoerd.
- 17.5 Uitgangspunt is dat betrokkenheid van de Scope OVT in een eventuele salderingsaanpak niet zal leiden tot negatieve consequenties in tijd en geld voor de realisatie van de Scope OVT.
- 17.6 Gemeente licht ProRail tijdig in omtrent (door derden geïnitieerde) planologische procedures welke zien op de realisatie van (woon)bebouwing in de omgeving van het emplacement Utrecht, zodat ProRail – indien zij dit noodzakelijk acht – haar zienswijzen betreffende het belang van (het handhaven van de bestaande) functionaliteit van het spoor, tijdig kenbaar kan maken.

## **18 Vergunningen en toestemmingen**

- 18.1 ProRail is in beginsel verantwoordelijk voor het tijdig aanvragen van de Scope GUO benodigde vergunningen, ontheffingen, toestemmingen en vrijstellingen, tenzij Partijen hierover afwijkende afspraken maken.
- 18.2 Gemeente is in beginsel verantwoordelijk voor het tijdig aanvragen van de voor de Scope Gemeente benodigde vergunningen, ontheffingen, toestemmingen en vrijstellingen, tenzij Partijen hierover afwijkende afspraken maken.
- 18.3 De gemeente zal zoveel mogelijk, doch met inachtneming van wettelijke procedures, de aangevraagde vergunningen,



ontheffingen, toestemmingen en vrijstellingen met voortvarendheid behandelen.

- 18.4 De risico's in verband met het aanvragen en verkrijgen van vergunningen, ontheffingen, toestemmingen en vrijstellingen worden gedragen door de partij die, conform de risicoverdeling zoals opgenomen in de nadere uitwerking hiervan in bijlage B bij onderhavige overeenkomst, het uitvoeringsrisico draagt voor het object waarvoor de betreffende vergunning, ontheffing, toestemming of vrijstelling benodigd is.

## 19 Planschade

- 19.1 De Gemeente draagt zorg voor de afhandeling van verzoeken om vergoeding van planschade als bedoeld in artikel 49 WRO, die verband houden met de planologische wijziging t.b.v. de Scope OVT.
- 19.2 De draagplicht en risico's voor planschade worden, binnen de afspraken zoals die tussen Rijk en gemeente in de UOK zijn gemaakt, gedragen door de partij die conform de risicoverdeling zoals opgenomen in bijlage B het uitvoeringsrisico draagt voor het object, ten behoeve waarvan de planologische maatregel die de planschade veroorzaakt, is genomen.

## 20 Nadeelcompensatie

- 20.1 ProRail zal verzoeken om nadeelcompensatie die rechtstreeks verband houden met de Scope OVT, onder toepassing van de Regeling Nadeelcompensatie ProRail B.V., in behandeling nemen met inachtneming van de overige bepalingen van dit artikel.
- 20.2 Partijen dragen – uiterlijk bij start uitvoering van het project - zorg voor het instellen van één loket voor het indienen van verzoeken om nadeelcompensatie. Het loket zal in ieder geval bestaan uit één postadres, welk adres nader zal worden bepaald.
- 20.3 Partijen gaan in gezamenlijk overleg over tot de benoeming van een poule van tenminste drie onafhankelijke schadecommissieleden, uit welke poule – al naar gelang de zwaarte van het verzoek – per verzoek een commissie bestaande uit één, twee of drie leden zal worden benoemd, welke commissie conform de procedure in de Regeling Nadeelcompensatie ProRail B.V. een advies uitbrengt omtrent het voorliggende verzoek om nadeelcompensatie.
- 20.4 Alle kosten die gemoeid zijn met de afhandeling van de verzoeken om nadeelcompensatie zullen gelijkelijk tussen partijen worden verdeeld.  
De in het geding zijnde kosten behelzen in ieder geval:



- de kosten van de onafhankelijke schadecommissie (incl. hoorzitting)
- de apparaatskosten van partijen

- 20.5 Partijen dragen er ieder voor zich zorg voor dat - met de nadeelcompensatieregeling strijdige – vigerende andere regelingen die zien op verzoeken die verband houden met de Scope OVT buiten werking worden gesteld.
- 20.6 De draagplicht en risico's voor nadeelcompensatie worden, binnen de afspraken zoals die tussen Rijk en gemeente in de UOK zijn gemaakt, gedragen door de partij die conform de risicoverdeling zoals opgenomen in bijlage B het uitvoeringsrisico draagt voor het object, ten gevolge waarvan het nadeel is veroorzaakt.

## **21 Zaakschade**

- 21.1 Voor de start van de uitvoering van de werkzaamheden zal door of vanwege ProRail een proces-verbaal van toestand worden gemaakt voor een in onderling overleg tussen Partijen nader vast te stellen gebied en objecten.
- 21.2 Partijen dragen ervoor zorg dat, alvorens met de uitvoering van een werk wordt aangevangen, terzake een afdoende Construction All Risk (CAR) verzekering is afgesloten. Deze verplichting kan tevens worden opgenomen als een verplichting voor de betreffende uitvoerende aannemer en maakt in dat geval onderdeel uit van de aanbestedingsdocumentatie.
- 21.3 De draagplicht en risico's voor zaakschade worden gedragen door de partij die conform de risicoverdeling zoals opgenomen in bijlage B het uitvoeringsrisico draagt voor het object, ten gevolge waarvan de zaakschade is veroorzaakt, is genomen.



## 22 Archeologie

- 22.1 Partijen verwachten op basis van reeds eerder in het gebied uitgevoerde werken en bureauonderzoek, dat in het gebied waar de bouwwerkzaamheden plaatsvinden geen archeologisch relevante vindplaatsen zullen voorkomen en zullen derhalve voorafgaand aan de uitvoering geen archeologisch onderzoek laten uitvoeren.
- 22.2 Indien, om welke reden dan ook, tijdens de uitvoering van de OVT mocht blijken dat alsnog overgegaan moet worden tot (nader) archeologisch onderzoek dan wel noodbergingen, worden de hiermee gemoeide risico's en (financiële) consequenties door de partij gedragen die, conform de risicoverdeling zoals opgenomen in de UOK en de nadere uitwerking hiervan in bijlage B bij onderhavige overeenkomst, het uitvoeringsrisico hiervoor draagt.
- 22.3 Het onderzoek alsook eventuele noodbergingen zullen zoveel mogelijk op de voor de voortgang van de ontgravings- en overige werkzaamheden minst belemmerende wijze geschieden.

## 23 Kabels en leidingen

- 23.1 Partijen onderkennen dat ten behoeve van de realisatie van de Scope OVT een veelheid aan kabels en leidingen dienen te worden verlegd.
- 23.2 Partijen zullen de verleggingen zoveel als redelijkerwijs nodig en mogelijk is coördineren en op elkaar afstemmen en zich er zoveel als mogelijk voor inspannen dat verleggingen t.b.v. de ene Partij geen nadelige gevolgen opleveren voor de uitvoering van verleggingen van de andere Partij.
- 23.3 Het voorbereiden van de verleggingen (vaststellen technische oplossing) geschiedt in de werkgroep Techniek, waaraan ProRail, Gemeente en de betreffende kabel- en leidingbeheerder deelnemen. Partijen zullen in de werkgroep Techniek in ieder geval bepalen wie welke verlegging aanstuurt.
- 23.4 De juridisch-financiële afhandeling van de verleggingen geschiedt in de werkgroep Formele regelingen, waaraan ProRail, Gemeente en betreffende kabel- en leidingbeheerders deelnemen. Partijen zullen in de werkgroep Formele regelingen bepalen welke verlegging aan welke partij is toe te rekenen en – in geval een verlegging aan meerdere partijen is toe te rekenen – in welke verhouding deze is toe te rekenen.
- 23.5 Indien in de werkgroepen als bedoeld in het tweede en derde lid geen overeenstemming wordt bereikt over een ontstaan geschilpunt, zal het geschilpunt worden voorgelegd aan het Directieoverleg, die alsdan een beslissing nemen.

- 23.6 Partijen kennen ieder eigen schaderegelingen, die de schadeloosstelling aan kabel- en leidingbeheerders bepalen. De respectievelijke schaderegelingen zullen worden toegepast overeenkomstig de toerekening als in het derde lid bepaald.
- 23.7 De risico's in verband met het verleggen/aanpassen van kabels en leidingen worden gedragen door de partij die, conform de risicoverdeling zoals opgenomen in de UOK en de nadere uitwerking hiervan in bijlage B bij onderhavige overeenkomst, het uitvoeringsrisico draagt voor het object waarvoor de betreffende verlegging/aanpassing benodigd is.

## **24 Verkeersmaatregelen**

- 24.1 De gemeente zal zich inspannen om tijdig de benodigde verkeersmaatregelen te nemen ten behoeve van de realisatie van de Opdracht.
- 24.2 De gemeente zal de te nemen verkeersmaatregelen afstemmen met ProRail alsmede met andere belanghebbenden in het Stationsgebied Utrecht.
- 24.3 Partijen zullen in onderling overleg de voor de uitvoering van de Scope OVT benodigde omleidingsroutes, bouwwegen, stroomingsmaatregelen, maatregelen in verband met de tijdelijke (en evt. permanente) onttrekking aan het verkeer en overige verkeersmaatregelen vaststellen.
- 24.4 De Gemeente zal zich ervoor inspannen tijdig de besluiten te nemen die voor de in het eerste lid bedoelde maatregelen noodzakelijk zijn.

## **25 Explosieven**

- 25.1 Partijen zullen gezamenlijk opdracht geven voor een onderzoek aangaande de aanwezigheid, risico's en consequenties van eventueel aanwezige explosieven binnen de Scope OVT. Aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek zullen Partijen nadere afspraken maken inzake de kosten van eventuele opsporing en ruiming van aanwezige explosieven.

## **26 Bouwputmanagement**

- 26.1 Partijen streven ernaar de bouwoverlast, welke ontstaat als gevolg van de realisatie van de OV Terminal, zoveel mogelijk te beperken. Partijen dienen afdoende verkeers- en overige maatregelen te treffen zodat de reguliere activiteiten in het gebied doorgang kunnen vinden. Partijen zullen zich inspannen om het



Stationsgebied optimaal toegankelijk, veilig en leefbaar te houden tijdens de realisatie fase.

- 26.2 Partijen conformeren zich in het kader van het bepaalde in dit artikel bij de realisatie en zonodig bij de ontwikkeling van de OV Terminal aan de randvoorwaarden aan de bouwactiviteiten welke zijn neergelegd in:
- a) het "*Referentiekader Bouwputmanagement (februari 2006)*";
  - b) het "*Bouwreglement Herontwikkeling Stationsgebied Utrecht (februari 2006)*";
- Partijen zijn gehouden in de door hen te verstrekken bouw- en/of andere opdrachten de hiervoor sub a. en b. genoemde randvoorwaarden alsmede de bevoegdheid van de Uitvoeringscoördinator als beschreven in lid 4 van dit artikel op te leggen.
- 26.3 Ten behoeve van het bouwputmanagement wordt door de Gemeente een Bouwregisseur en een Uitvoeringscoördinator aangesteld. Kerntaak van de Bouwregisseur is de beoordeling van de ontwikkelings- en bouwplannen en de aanpak van de uitvoering daarvan voor zover deze betrekking heeft op veiligheid, leefbaarheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte. Kerntaak van de Uitvoeringscoördinator is het coördineren en afstemmen van beheer- en uitvoeringswerkzaamheden, het signaleren en oplossen van problemen in het veld, het toezicht houden en het handhaven van gemaakte afspraken.
- 26.4 De Uitvoeringscoördinator is bevoegd – voor zover niet strijdig met wettelijke verplichtingen van ProRail - tot handhaving van het Bouwreglement Herontwikkeling Stationsgebied Utrecht. Partijen verlenen bij deze aan de Uitvoeringscoördinator de bevoegdheid om bij het niet opvolgen van genoemd bouwreglement of van zijn aanwijzingen, bij ernstige hinder, dreigend gevaar of dreigende calamiteiten, de in opdracht van één der Partijen werkende opdrachtnemers alsmede hun personeel c.q. voertuigen en/of machines, uit oogpunt van veiligheid, beperking van schade of hinder, de toegang dan wel de aanwezigheid op de in het Stationsgebied aanwezige bouwplaatsen (op of buiten de betreffende bouwplaats) te ontzeggen. Tenzij spoedeisendheid daaraan redelijkerwijze in de weg staat, zal de Uitvoeringscoördinator zich te allen tijde eerst tot het Projectmanagement van de Scope OVT wenden.

## **Na de realisatie - Beheer**

### **27 Beheerovereenkomst**

- 27.1 Partijen onderkennen dat blijkens artikel 13 van de UOK een ondertekende Beheerovereenkomst voorwaarde is voor het in



behandeling nemen van de beschikkingaanvraag door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Tevens wordt als voorwaarde gesteld dat de Minister van Verkeer en Waterstaat instemt met de hoogte van het bedrag dat jaarlijks benodigd is voor het beheer van de Scope OVT.

## Slotbepalingen

### 28 Gewijzigde omstandigheden

- 28.1 Indien de omstandigheden waaronder deze Overeenkomst is gesloten zodanige wijzigingen ondergaan, dat van Partijen of één der Partijen in redelijkheid niet meer gevergd kan worden dat deze Overeenkomst ongewijzigd geheel of gedeeltelijk wordt nagekomen of deze de Overeenkomst niet meer kan nakomen, zullen Partijen welwillend, voortvarend en te goeder trouw met elkaar in overleg treden ter aanpassing van deze Overeenkomst, waarbij het te bereiken resultaat zo dicht mogelijk bij de uitgangspunten die aan deze Overeenkomst ten grondslag liggen, zal dienen te liggen.
- 28.2 Indien Partijen op basis van het hierboven onder artikel 28.1 genoemde overleg geen overeenstemming bereiken inzake aanpassing van deze Overeenkomst, heeft ieder der Partijen afzonderlijk het recht om:
- a) het verschil van inzicht voor te leggen aan de Stuurgroep UOK, en opvolgend,
  - b) deze overeenkomst, zonder rechterlijke tussenkomst en bij aangetekende brief, te ontbinden.
- 28.3 Gewijzigde omstandigheden in de zin van dit artikel zullen in ieder geval zijn:
- a) Het niet verkrijgen van de benodigde beschikking van Rijkswegge ten behoeve van de aanbesteding en realisatie van de Scope OVT;
  - b) het definitief niet of niet tijdig kunnen verkrijgen van voor de realisering van de OVT benodigde vergunningen, ontheffingen, vrijstellingen en/of goedkeuringen van overheidswege;
  - c) Het realiseren van OVT tengevolge van eisen op basis van wet- en regelgeving terzake externe veiligheid niet mogelijk c.q. niet haalbaar is;
  - d) Ingrijpende wijziging van wet- en regelgeving;
  - e) Buitensporig tegenvallende aanbestedingsresultaten;
  - f) Indien ProRail haar concessie voor het beheer van de spoorweginfrastructuur verliest;
  - g) Indien – voorafgaande aan de desbetreffende aanbesteding - geen overeenstemming wordt bereikt met Corio N.V. dan wel Hoog Catharijne B.V. inzake de ten behoeve van de realisatie van de Scope OVT te verwerven eigendommen, opstallen en zakelijke rechten, en/of de ten behoeve van de realisatie van de





Scope OVT te wijzigen en/of te beëindigen rechten uit hoofde van huur- en/of verhuur dan wel andere gebruiksrechten.

## **29 Aanvullingen en wijzigingen**

- 29.1 Deze Overeenkomst kan niet worden gewijzigd, anders dan door middel van een schriftelijk door Partijen ondertekend stuk, waaruit de betreffende wijziging blijkt.
- 29.2 De uitvoering van de Overeenkomst vindt plaats binnen de kaders van besluitvorming van de Stuurgroep Rijk-Gemeente. Partijen onderkennen dat besluiten van de Stuurgroep Rijk – Gemeente een wijziging van deze Overeenkomst kan inhouden.
- 29.3 In het geval van strijdigheid van bepalingen – naar inhoud dan wel strekking van de bepaling – tussen verschillende documenten behorende bij deze Overeenkomst, geldt de navolgende rangorderegeling, waarbij het hierna eerst genoemde document het hoogste in rang is en het hierna laatst genoemde document het laagste en de overige documenten deze indeling volgen in rang:
- i. Deze Overeenkomst, daarna
  - ii. De Bijlagen bij deze Overeenkomst, daarna
  - iii. UOK, daarna
  - iv. Vaststellingsovereenkomst Westflank, daarna
  - v. Protocol, daarna
  - vi. Samenwerkingsprotocol.

## **30 Duur en einde van de Overeenkomst**

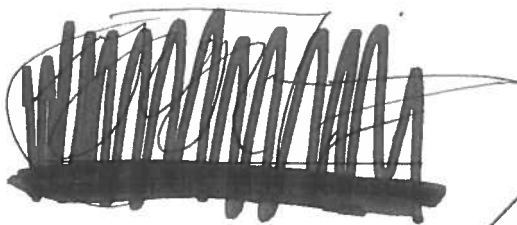
- 30.1 Deze Overeenkomst vangt aan op de datum van ondertekening hiervan door Partijen.
- 30.2 Jaarlijks zullen Partijen de werking van de Overeenkomst evalueren, voor het eerst in april 2008.
- 30.3 De Overeenkomst eindigt indien het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geen MIT-subsidie verstrekt.
- 30.4 De Overeenkomst eindigt indien deze niet in lijn is met de beschikkingsvoorwaarden die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verbindt aan de MIT-subsidie, zulks blijkende uit de betreffende subsidiebeschikking.

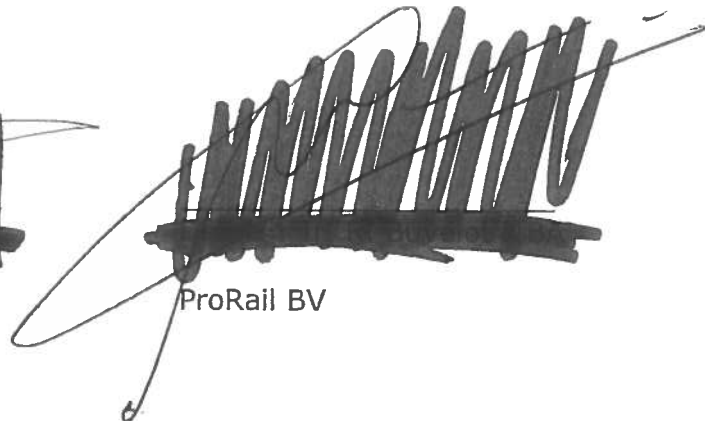
- 30.5 De Overeenkomst eindigt doordat de Scope OVT overeenkomstig deze Overeenkomst is gerealiseerd en opgeleverd, en alle overeenkomstig het bepaalde in deze Overeenkomst of naar aanleiding van deze Overeenkomst tussen Partijen verschuldigde betalingen en verplichtingen zijn voldaan.
- 30.6 Deze Overeenkomst kan tevens door een ieder der Partijen worden ontbonden in het geval van het verkeren van een der Partijen in staat van faillissement dan wel in staat van surseance van betaling.

### 31 Geschillen

- 31.1 Alle geschillen, waaronder die geschillen die door een der Partijen als zodanig worden beschouwd, worden beslecht door de bevoegde rechter te Utrecht

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend te Utrecht d.d. 24 april 2007.

  
Gemeente Utrecht

  
ProRail BV



**ProRail**

# **Beschikkingaanvraag OV-Terminal Utrecht Centraal**

Van   
Auteur **Projectteam OV-Terminal Utrecht**

Kenmerk **NSP\_Ut/mr/20568426**  
Versie **3.0**  
Datum **6 juli 2007**  
Bestand **20568426.beschikkingaanvraag 3.0.doc**

Status **Definitief**

## Inhoudsopgave

VOORSTEL AAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT.....	4
<b>1 OVERALL SAMENVATTENDE BESCHIKKINGSAANVRAAG.....</b>	<b>5</b>
1.1 NAAM VAN HET PROJECT .....	5
1.2 RELATIE MET DE EERDERE BESCHIKKINGSAANVRAAG (2004) .....	5
1.3 DOELSTELLING VAN HET PROJECT .....	5
1.4 SCOPE VAN HET PROJECT .....	6
1.5 OVEREENKOMSTEN .....	7
1.6 BUSINESSCASE .....	8
1.6.1 Kostenraming .....	8
1.6.2 Risico's en mogelijke bijbestellingen .....	10
1.6.3 Risico's en mogelijke bijbestellingen .....	11
1.6.4 Financiering en risico's .....	11
1.7 PLANNING IN HOOFDLIJNEN.....	12
1.8 AANSLUITING BIJ DE RIJKSBEGROTING .....	12
1.9 SAMENHANG MET ANDERE ONTWIKKELINGEN .....	13
<b>2 BESCHRIJVING VAN HET PROJECT .....</b>	<b>15</b>
2.1 GESCHIEDENIS.....	15
2.2 PLANBEGRENTING/DEMARCATIES .....	16
2.3 TRAVERSE .....	17
2.3.1 Commerciële ruimtes.....	17
2.3.2 Openbaar Vervoer Chipkaart en Poortjes (OVCP).....	17
2.4 VOETGANGERSTUNNELS .....	18
2.5 BUSTERMinals .....	18
2.6 TOELEIDENDE BUSBANEN.....	19
2.7 SNELTRAM .....	19
2.8 FIETSENSTALLINGEN .....	19
2.9 TREINPERRONS (BUURTSPOREN).....	20
2.10 RAAKVLAKKEN MASTERPLAN .....	20
2.11 ORGANISATIE .....	20
<b>3 BESCHRIJVING VAN TE VERRICHTEN ACTIVITEITEN .....</b>	<b>22</b>
3.1 CONDITIONERING .....	22
3.1.1 Planologie.....	22
3.1.2 Overeenkomsten.....	22
3.1.3 Grondverwerving.....	22
3.1.4 Nadeelcompensatie.....	23
3.1.5 Planschade .....	23
3.1.6 Bouwschade.....	24
3.1.7 Ondergrondse infra .....	24
3.1.8 Vergunningen .....	25
3.1.9 Bodem.....	25
3.1.10 Geluid en Trillingen.....	26
3.1.11 Externe veiligheid.....	27
3.2 ENGINEERING EN ONTWERP.....	27

# ProRail

3.3	BOUW .....	27
3.4	OVERDRACHT BEHEERDER .....	28
<b>4</b>	<b>KOSTENRAMING .....</b>	<b>29</b>
4.1	ALGEMEEN .....	29
4.2	REALISATIEKOSTEN EN BIJZONDERHEDEN.....	30
4.3	VERWACHTE CASHFLOW.....	31
4.4	KOSTEN BEHEER EN INSTANDHOUDING .....	31
<b>5</b>	<b>TIJDSHEMA .....</b>	<b>32</b>
5.1	UITGANGSPUNTEN.....	32
5.2	OVERALL PLANNING .....	32
5.3	FASERING .....	32
<b>6</b>	<b>RISICO'S .....</b>	<b>33</b>
<b>7</b>	<b>PROJECTORGANISATIE .....</b>	<b>34</b>
7.1	ACHTERGROND .....	34
7.2	ORGANISATIE .....	34
7.3	TAKEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN .....	36
<b>8</b>	<b>COMMUNICATIE.....</b>	<b>39</b>
<b>9</b>	<b>BIJLAGEN.....</b>	<b>40</b>

### **Voorstel aan de Minister van Verkeer en Waterstaat**

Voorliggende beschikkingaanvraag betreft de middelen voor de realisatie van de OV-Terminal Utrecht Centraal. Deze beschikking betreft de uitvoering van de werkzaamheden aan de complete OV-Terminal, inclusief de onderdelen die door de Gemeente Utrecht uitgevoerd zullen gaan worden. Volgens de huidige planning zal de nieuwe OV Terminal in 2013 gereed zijn.

Wij verzoeken de minister voor de werkzaamheden ten behoeve van de OV-Terminal Utrecht Centraal een bedrag ter beschikking te stellen van € 272,9 miljoen (prijspeil 2006), exclusief eventueel aanvullend te beschikken onderdelen en exclusief de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het volledige beschikkingsbedrag te dekken BTW, doch inclusief de kosten voor projectmanagement, engineering, administratie en toezicht ("PEAT", of "AK") voor de planstudie en realisatiefase.

## 1 Overall samenvattende beschikkingsaanvraag

### 1.1 Naam van het Project

Het betreft het project OV-Terminal Utrecht Centraal, waarvan ProRail in opdracht van de gezamenlijke opdrachtgevers (het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van VROM en de Gemeente Utrecht) het projectmanagement, de engineering en uitvoering zal (doen laten) verzorgen.

De OV-Terminal is een belangrijk deelplan binnen het Masterplan Stationsgebied Utrecht, één van de zes Nieuwe Sleutelprojecten. De Nieuwe Sleutelprojecten zijn integrale stedelijke projecten op en rond de stations Amsterdam Zuid/WTC, Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal, Den Haag Centraal, Arnhem en Breda.

### 1.2 Relatie met de eerdere Beschikkingsaanvraag (2004)

Deze Beschikkingsaanvraag vervangt in zijn geheel de eerder op 18 juni 2004 toegezonden versie.

### 1.3 Doelstelling van het project

Door toename van het treinverkeer, met o.a. de komst van de hogesnelheidstrein, het "sternet" rond Utrecht (Randstadspoor), plus de realisatie van het netwerk voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) zal het aantal passagiers in het openbaar vervoer sterk toenemen naar ca. 360.000 per dag in 2025. Dat is bijna een verdubbeling van het huidige aantal reizigers (stand 2006).

Deze toename van het reizigersaantal leidt tot toename van voetgangers, fietsers en autoverkeer rondom het station. Om deze groei op te vangen is het huidige trein- en busstation onvoldoende toegerust. De grootste tekortkomingen zijn samengevat:

1. capaciteitsgebrek
  - onvoldoende stijppuntcapaciteit tussen de b-zijden van de treinperrons en het stationshalplateau (→ oponthoud en ongemak bij het overstappen);
  - te smalle treinperrons tussen de sporen 1 t/m 4;
  - knelpunten in de looproutes tussen de stationshal en de stationstraverse richting Hoog Catharijne;
  - gebrek aan haltecapaciteit van de stads- en streekbussatellieten (→ vertragingen)
2. verkeersonveiligheid: looproutes op het voorplein, tussen het treinstation, de bussatellieten, de tramhaltes en de onbewaakte stallingsvoorzieningen onder Hoog Catharijne;
3. sterke segregatie van vervoerssystemen, met grote onderlinge kwaliteitsverschillen;
4. exploitatie: bussen draaien lussen om de haltesatellieten (→ extra reistijd en kosten);
5. lange en onlogische looproutes: de (vaak haakse) verbindingen tussen de systemen wijken deels sterk af van de 'wensroutes'.
6. ontbrekende zichtrelaties: tussen halplateau, treinperrons, perrontunnels, fietsenstallingen en tram- en busstations (→ vrijwel overal onvoldoende overzicht);
7. slechte belevingswaarde
  - op de treinperrons: onder het stationshalplateau;
  - op het voorplein: van de bussatellieten, de onbewaakte stallingsvoorzieningen onder de stationstraverse, het taxiplateau en Hoog Catharijne;
  - sociale onveiligheid in de stationsomgeving, vooral onder en rond Hoog Catharijne;



8. informatie: over de stads- en streekvervoersmogelijkheden gering (→ gebruiksdrempel).

## 1.4 Scope van het project

Hieronder staan de activiteiten welke gedurende de looptijd van dit Investeringsvoorstel worden uitgevoerd en zoals omschreven in het vastgestelde programma van eisen, zoals bijgevoegd aan het Definitief Ontwerp, Addendum DO, d.d. 15 september 2006.

### *Aanpassing Stationsgebouw*

- Sloop bestaande stationsgebouw, met uitzondering van de constructieve vloeren en de onderliggende spoorweginfrastructuur en kelders.
- Sloop van de huidige traversen naar de Jaarbeurs (Jaarbeustraverse, Catharijnehof en de Sporthal) en Hoog Catharijne (stationstraverse), alsmede onthuring van de commerciële voorzieningen in die traversen.
- Realisatie nieuw Stationsgebouw;

### *Commerciële ruimtes*

- Uitbreiding commerciële ruimten van circa 4.500 m<sup>2</sup> naar 7.800 m<sup>2</sup> en mogelijk 9.600 m<sup>2</sup>;

### *Vorbereiding invoering OVCP*

- Het mogelijk maken van de landelijke invoering van ET en BTS;

### *Voetgangerstunnel*

- De middeltunnel wordt naar het oosten verlengd om expeditie vanaf de Nieuwe Stationsstraat mogelijk te maken;
- De stijgpunten vanuit de Noordertunnel naar perrons 1 en 2 worden verbreed.

### *Busterminal*

- Er komen twee busperrons met eilandperrons aan weerszijden van de sporen;
- Anticiperen op vertramming van de busbanen.

### *Toeleidende busbanen*

- Uitvoering door de gemeente Utrecht;

### *Sneltram*

- De huidige tramterminal aan oostzijde wordt verplaatst naar een eilandperron aan de Jaarbeurszijde;

### *Fietsenstallingen*

- Stallingplaatsen aan zowel de stadszijde als de Jaarbeurszijde, waarbij het huidige aantal van circa 7.500 fietsenstallingen wordt uitgebreid tot 22.000.

### *Treinperrons (buurtsporen)*

- De treinperrons 1 en 2 worden vanuit veiligheidsoverwegingen verbreed van 5 naar 9 meter. Aan de stadskant wordt rekening gehouden met een reservering voor een extra perron en perronspoor.

### *Activiteiten uit bijbestellingen:*

- Inpassing van OVCP. Voor de ontwerpwerkzaamheden voor de toepassing van OVCP is budget beschikbaar gesteld via het programma OVCP.

## ProRail

- Ophoging perrons 3, 4 en 5 alsmede realisatie van nieuwe perronkappen op die perrons. Dit project wordt gefinancierd vanuit een beschikking die vanuit bedrijfsonderdeel IM is aangevraagd en verkregen.

### *Potentiële bijbestellingen:*

- De ophoging van perrons 6 en 7, alsmede het voorzien van deze perrons van perronkappen conform het ontwerp van de kappen op perrons 1 t/m 5. Voor deze bijbestelling zijn thans geen plannen bij bedrijfsonderdeel IM. Desondanks is het logisch deze te verwachten, zodat alle perrons op OV Terminal Utrecht eenzelfde uitstraling zullen krijgen.
- Rabobrug, de loop en fietsbrug aan de Zuidzijde van het stationsgebouw tussen de Knoopkazerne (west) en de geplande fietsflat (oost). Deze werkzaamheden dienen in ieder geval als derdenwerk door ProRail te worden uitgevoerd in opdracht van de Gemeente Utrecht en gefinancierd door de Rabobank en kan, indien dat tot efficiëntievoordelen leidt, als bijbestelling door het project worden opgepakt.
- Voorts wordt de Noordertunnel sociaal veiliger gemaakt vanuit FENS middelen, dit zal mogelijk als bijbestelling in het project worden opgenomen.
- Aansluiting van de pleinen aan Oost- en West zijde. Deze verhoogde aansluitingen van de OV –Terminal met de openbare ruimte zijn onderdeel van de scope van de Gemeente die ook financier is van ontwerp en uitvoering.
- Er is invulling gegeven aan het begrip NSP kwaliteit voor de perrons evenals de aspecten verlichting, akoestiek, comfort en klimaat. Indien hiervoor financiering kan worden gevonden zullen deze kosten in de beschikking worden meegenomen, zodat zij kunnen worden opgenomen in de bouwstroom van het project.
- Indien wordt besloten tot het invoeren van een luxe lijn perronoutillage zullen de benodigde middelen met een apart investeringsvoorstel binnen ProRail worden aangevraagd. De benodigde middelen zijn reeds gereserveerd in het lange termijn vervangingsplan.
- Binnen NSP Utrecht is een eerste quick scan gedaan voor de impact van terreurdaden. In de komende periode zullen relevante maatregelen worden bepaald. Extra kosten zullen in een eventuele aanvullende beschikkingsaanvraag worden opgenomen.

### 1.5 Overeenkomsten

Onderstaande overeenkomsten tussen partijen zijn getekend, dan wel in concept gereed en worden op korte termijn ter ondertekening voorgelegd.

- De Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied op 2 juli 2004 getekend;
- Een 'Vaststellingsovereenkomst' tussen de Gemeente Utrecht, NS Stations en ProRail op 3 maart 2006 getekend, geactualiseerd d.d. 26 maart 2007;
- Het eindconcept DO van 20 december 2005 en het Addendum DO van 15 september 2006 is d.d. 24 april 2007 door de Stuurgroep OV Terminal vastgesteld, met het daartoe verstrekte mandaat van het college van b&w van de gemeente Utrecht.
- De 'Projectovereenkomst' met de Gemeente Utrecht, getekend op 24 april 2007;
- De 'Utrecht-specifieke afspraken tussen NS Poort en ProRail, terzake de investering in en exploitatie van commerciële voorzieningen, geparafeerd d.d. 30 juni 2006;
- Een brief d.d. 5 juli 2007 van NS aan ProRail, waarin is opgenomen de correcte weergave van afspraken van een tussen NS en ProRail te realiseren grondruil met gesloten beurzen;

## ProRail

- De "Intentie overeenkomst beheer; overeenkomst terzake kostentoedeling van de beheertaken op Utrecht Centraal" op 11 juli 2007 te tekenen door NS, ProRail en de gemeente Utrecht.
- Het door NS, gemeente Utrecht, Córío, Jaarbeurs en ProRail medio 2006 bekrachtigde startdocument om te komen tot integraal beheer, het zogenaamde AEF-rapport. Dit betreft een basisdocument waarin de uitgangspunten voor een integrale beheerorganisatie zijn weergegeven.

NB: Uitgangspunt voor de beheerovereenkomst is dat zowel de DZI-1995, inclusief de resultaten uit de evaluatie van 2005 van toepassing zijn verklaard terzake de eigendom van het gebouw, alsmede de Spoorwegwet, die de publiekrechtelijke beheertaak van ProRail definieert.

Het uitgangspunt van verevening vormt nadrukkelijk onderdeel van het plan van de OV Terminal en daarmee van deze beschikkingsaanvraag.

Hiermee zijn alle partijen akkoord met zowel de huidige stand van zaken van het ontwerp, de financiering van de bouw als onderhoud en de organisatie tijdens de bouwperiode. Daarmee is aan de voorwaarden voor het verlenen van de beschikking voldaan.

### 1.6 Businesscase

Terzake de businesscase voor de OVT Utrecht was er sprake van een sluitende businesscase, op basis van prijspeil 2003. Na indexering van de bedragen naar prijspeil 2006 bleek de IBOI de werkelijke prijsstijgingen niet volledig te kunnen compenseren. Er is sprake van een tekort van ruim 5%, ofwel € 8,3 mln, waartoe tussen de gemeente Utrecht en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 juni 2007 bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Uitkomst van deze afspraken:

1. Als er meevallers optreden dan zullen deze in eerste instantie worden ingezet voor de dekking van het prijseffect en eventuele tegenvallers. Meevallers zullen dan ook pas in tweede instantie worden ingezet voor extra kwaliteitseisen.
2. In de aanbestedingsprocedure zullen aan de aannemers bezuinigingsopties worden gevraagd waarbij behoud van de NSP kwaliteit uitgangspunt zal zijn.  
*NB: het huidige ontwerp, dat niet op "NSP-kwaliteit" is gebaseerd, doch op de uitgangspunten van het "Basisstation" is reeds aan "value engineering" onderhevig geweest. De extra bezuinigingsmogelijkheden zullen daarmee beperkt zijn en liggen, zo deze zich voordoen, naar verwachting primair in de uitvoeringsmethode en bouwlogistiek.*
3. Resteert een garantiestelling voor het optredende tekort door Verkeer en Waterstaat, op basis van onderbouwde argumentatie en met verwijzing naar het gestelde in de UOK terzake de risicoverdeling tussen het Rijk en de gemeente Utrecht.

#### 1.6.1 Kostenraming

De kostenraming is opgesteld volgens de "Standaard Systematiek Kostenramingen" zoals beschreven in de "methode opstellen kostenramingen CROW publicatie 137". Zowel de afdeling Aanbesteding, Kostenmanagement en Inkoop (AKI) van ProRail als Rijkswaterstaat zijn nauw betrokken geweest bij de opzet en structurering van de kostenraming.

## ProRail

De indexering van de bedragen gedurende de looptijd van het project, vindt normaal gesproken plaats conform de "IBOI-systematiek", dit is systematiek voor Indexering Bruto Overheids Investerings. De werkelijke prijsstijging is door bovengenoemde afdeling AKI bijgehouden en die heeft in de periode 2003 – 2006 een stijging van 7,5% gerapporteerd. De Indexering conform IBOI bedraagt 2,3%. Het verschil, 5,2%, levert ten opzichte van de grondslag van € 284,3 mln een budgetverlies op van € 14,8 mln. De grondslag is samengesteld uit de som van de directe bouwkosten (€ 264,9), plus de nieuw voor oud kosten NS (€ 17,5 mln), plus tijdelijke voorzieningen NS (€ 1,9 mln); in totaal dus € 284,3 mln. Zie de bijgevoegde businesscase voor deze onderliggende detailinformatie. Van deze € 14,8 mln is 8,3 mln benodigd om tot een sluitende businesscase te komen.

De nieuwbouwkosten voor de uitbreiding van de commerciële ruimten van NS (€ 7,7 mln) zijn gefixeerd op prijspeil 2003 (zowel opbrengsten als kosten), risico NS t/m aanbesteding.

In de onderstaande tabel zijn de voor het DO-geraamde investeringskosten opgenomen. Daarbij is eveneens de dekking van deze kosten aangegeven.

<b>Geraamde Investeringskosten</b>		<b>Dekking</b>	
<i>(bedragen x € 1.000.000, excl BTW)</i>		<i>(bedragen x € 1.000.000,</i>	
<i>(conform DO-raming versie 13.2, prijspeil 2006)</i>		<i>excl BTW, prijspeil 2006)</i>	
Cluster Terminal Oost	44,7		
Cluster Terminal West	43,3		
Cluster Traverse	152,3		
Cluster Perrons en Sporen	24,1		
Commercie Terminal	29,1		
Overige, inclusief verwervingen	15,9		
		<b>V&amp;W (MIT)</b>	<b>255</b>
		<b>V&amp;W (aanvullend)</b>	<b>1,5</b>
		Gemeente	4,7
		NS Fens (interwijk)	10,0
		NS Raamovereenk.	30,4
		<b>V&amp;W aanvullend t.g.v. indexeringsverlies</b>	<b>8,3</b>
<b>SUBTOTAAL</b>	<b>309,9</b>	<b>SUBTOTAAL</b>	<b>309,9</b>
<b>Bestellingen die buiten de businesscase vallen:</b>			
OVCP (fasering)	17,5	NS-FENS <sup>1)</sup>	17,5
Perrons en perronkappen	32,7	ProRail - IM	32,7
Extra 4.500 fietsenstallingen	8,1	V&W aanvullend t.b.v. fietsenstallingen <sup>1)</sup>	8,1
Impuls in "NSP-kwaliteit"			
- perrons en perronkappen,	5,75	V&W aanvullend t.b.v.	
- akoestiek, klimaat	6,2	NSP-kwaliteit (optie) <sup>1)</sup>	11,95
AK-kosten planstudiefase	1,12	V&W <sup>1)</sup>	1,12
<b>SUBTOTAAL</b>	<b>71,37</b>	<b>SUBTOTAAL</b>	<b>71,37</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>381,27</b>	<b>TOTAAL</b>	<b>381,27</b>

1): zie de toelichting in paragrafen 1.6.2 en 1.6.3.

## 1.6.2 Risico's en mogelijke bijbestellingen

Niet opgenomen in bovenstaand investeringsoverzicht zijn aanvullende of nieuwe wensen, bijbestellingen anders dan genoemd. Nadrukkelijk uitgesloten in deze beschikkingsaanvraag zijn de volgende risico's:

1. Indien de gemeente Utrecht om wat voor reden dan ook haar verplichtingen terzake het project, zoals voortvloeiende uit de Uitvoeringsovereenkomst Rijk - gemeente, niet (meer) wenst te dragen, zal het Rijk, niet ProRail, dat risico volledig dienen te dragen.
2. Het risico van planschade en nadeelcompensatie volgt de regelingen van de Uitvoeringsovereenkomst Rijk - gemeente en zal daardoor niet door ProRail worden overgenomen. In de businesscase zijn geen reserveringen terzake planschade en nadeelcompensatie opgenomen.
3. Terzake de eventuele gevolgen van terroristische aanslagen wordt thans onderzoek verricht. Nadrukkelijk wordt aangegeven dat hiertoe mogelijk een aanvullende investeringsaanvraag wordt ingediend.
4. De gemeente Utrecht bereidt thans voor de realisatie van een langzaam verkeersbrug ten zuiden van de OV Terminal. Mogelijk wordt door de gemeente Utrecht via de procedure "derdenwerk" een aanvullende aanvraag ingediend ter financiering van stijpunten naar deze brug vanaf de perrons.
5. De bijbestelling terzake perronophoging en vervanging van de perronkappen behelst de perrons 3, 4 en 5. Perrons 1 en 2 zijn opgenomen in het project. Mogelijk volgt een aanvullende investeringsaanvraag voor de perrons 6 en 7 vanuit de lange termijn reservering.
6. NS heeft aangegeven mogelijk extra m2 af te willen nemen. Hier staan extra kosten tegen over, doch eveneens aanvullende opbrengsten. Deze bijbestelling zal zich niet vertalen in een aanvullende investeringsaanvraag.
7. Terzake de ontwikkeling van OVCP wordt thans overleg gevoerd tussen NS, ProRail en het Rijk ter financiering van de samenhangende tijdelijke maatregelen. Hoewel het risico van de tijdelijke maatregelen terzake NSP Utrecht volledig bij de OVCP-organisatie is neergelegd, zou het kunnen dat door generieke afspraken tussen genoemde partijen een aanvullende beschikkingsaanvraag zou moeten worden ingediend.
8. Indien mocht blijken dat tijdens de uitvoering van het project inspanningen van ProRail en de door ProRail gecontracteerde partijen wordt gevraagd die niet in verhouding staat tot volgens de AK-systematiek beschikbaar gestelde middelen, dan zal ProRail met het Rijk in overleg treden over het dan ontstane financiële probleem.
9. Terzake risico's van prijsopdrijving in de toekomst zijn in het bestuurlijke overleg Rijk – gemeente afdoende afspraken gemaakt, welke zijn opgenomen in paragraaf 1.6.
10. Indien het om uitvoeringsgerelateerde zaken gaat, zal het hier voren genoemde overleg tevens met de andere betrokken financiers worden gevoerd, voor zover van toepassing.
11. Alle risico's die samenhangen met de realisatie van het Stadskantoor, worden door NS Poort gedragen. De bouwkundige kosten die het gevolg zijn van het verlengen van de plaat zijn opgenomen in de Raamovereenkomst Rijk – NS - gemeenten - ProRail.

De projectovereenkomst met de gemeente Utrecht gaat uit van een vereveningsmodel tussen de scope van de gemeente Utrecht en de scope van het Rijk, binnen de totale scope van het project OV Terminal, waarbij de risicoverdeling, zoals opgenomen in de Uitvoeringsovereenkomst Rijk - gemeente, is gehandhaafd. De risicoverdeling is verijnd (niet gewijzigd(!)) in de projectovereenkomst.

## **ProRail**

Het doel van het vereveningsmodel is primair overschrijdingen te voorkomen, doordat enerzijds zowel gemeente Utrecht als het Rijk een nadrukkelijk financieel belang hebben in een efficiënte samenwerking en anderzijds in het creëren van budgettaire ruimte om het project kwaliteitsimpulsen te geven. Hierbij is gezamenlijk belang van partijen omgezet in een nadrukkelijk eigen belang. Het project is ervan overtuigd hiermee een doeltreffend risicomangement te hebben opgezet.

### **1.6.3 Risico's en mogelijke bijbestellingen**

Als optie opgenomen in bovenstaand investeringsoverzicht zijn aanvullende of nieuwe wensen, bijbestellingen anders dan genoemd. Nadrukkelijk uitgesloten in deze beschikkingaanvraag zijn de volgende risico's:

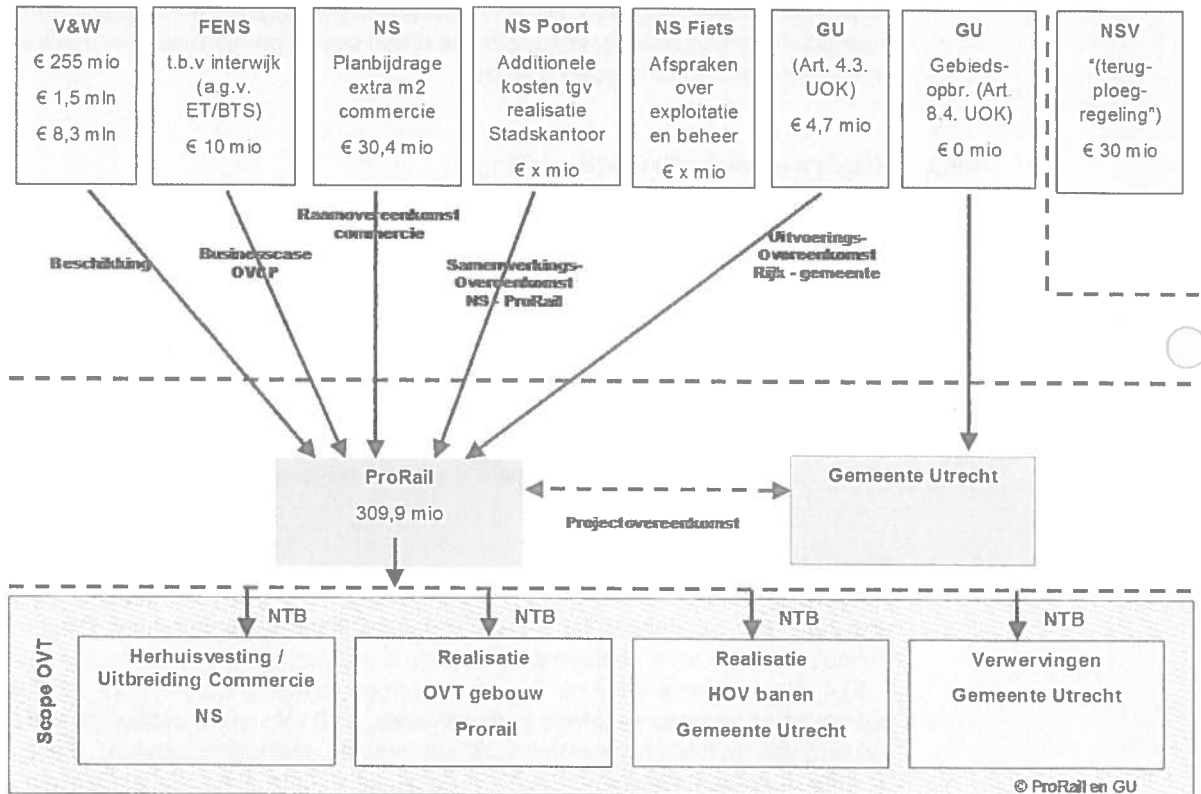
1. Bijbestellingen in de sfeer van "NSP-kwaliteit" zijn niet in de businesscase opgenomen. Hiertoe zal mogelijk een aanvullende investeringsaanvraag worden ingediend, nadat financiering geregeld is.
2. Terzake de AK -kosten voor de planstudiefase, zoals door ProRail gemaakt, worden thans op generiek niveau tussen ProRail en Verkeer en Waterstaat nadere afspraken gemaakt. Voor Utrecht behelst dit een bedrag ad 1,12 mln en is volledigheidshalve opgenomen in het "optionele deel" van bovenstaand overzicht.

### **1.6.4 Financiering en risico's**

Het project OV Terminal Utrecht wordt primair gefinancierd door het Rijk, die eveneens het regionale deel middels de MIT-financiering voor haar rekening neemt. Daarnaast heeft NS middels de Raamovereenkomst terzake de ontwikkeling van commerciële ruimten toegezegd € 30,4 mln te investeren in de Terminal, aangevuld met € 1,5 mln door het Rijk, ter bestending van een sluitende businesscase. € 10 mln wordt gefinancierd door Fens ter dekking van de kosten voor de Interwijkverbinding. Het dekkingstekort, dat is ontstaan doordat de standaard gehanteerde index IBOI de werkelijk optredende prijsstijgingen onvoldoende compenseert, € 8,3 mln, zal in het uiterste geval door het Rijk gedekt worden, tenzij de verdeelsleutel met de gemeente Utrecht, ingevolge de risicoverdeling, zoals omschreven in de Uitvoeringsovereenkomst Rijk - gemeente, tot een andere verdeling doet leiden, of het risico zich feitelijk niet voordoet.

## Schema financiering OVT Utrecht

Versie 1.0, 27-04-2007



### 1.7 Planning in hoofdlijnen

De belangrijkste mijlpalen voor de realisatie van de OV-Terminal zijn:

- Afgifte beschikking medio 2007
- Start uitvoering conditionering medio 2007
- Start uitvoering bouw medio/eind 2008
- Oplevering terminal medio/eind 2013

### 1.8 Aansluiting bij de Rijksbegroting

In het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (MIT) is een taakstellend budget gereserveerd van € 255,045 miljoen (prijspeil 2006) ten behoeve van het deelproject Utrecht Centraal (tbv Nieuw Sleutel Project, VINEX). Tevens is afgesproken in de landelijke overeenkomst met NS over de vergoeding voor de extra commerciële voorzieningen dat V&W een aanvullend bedrag van € 1,510 mln ter beschikking stelt. Daarnaast is een ongelijk verloop van de indexering van kosten en opbrengsten gesignaleerd in de periode 2003 - 2006, wat zich vertaalt in een aanvullend benodigd budget van circa € 8,3 miljoen. Tenslotte heeft het Rijk in het MIT opgenomen € 8,1 mln (prijspeil 2006) voor 4.500 extra fietsenstallingen.

Voorts zal de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een bedrag van € 54 miljoen reserveren vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het Stationsgebied Utrecht (NSP-budget openbare

ruimte – NSP-1). Dit laatste bedrag is niet bedoeld voor de OV-Terminal, maar voor verbetering van het Stationsgebied, en vormt dus geen onderdeel van deze beschikkingaanvraag.

## 1.9 Samenhang met andere ontwikkelingen

### Masterplan Stationsgebied

De Gemeente Utrecht werkt samen met verschillende private partners aan het Masterplan Stationsgebied. De gemeente wil met de aanpak van het Stationsgebied niet alleen het station volledig vernieuwen, maar tegelijkertijd verloren kwaliteiten in de stad herstellen en onduidelijke gebiedsdelen een nieuwe betekenis geven. ProRail heeft één van de deelplannen uit het Masterplan Stationsgebied nader tot een Definitief Ontwerp uitgewerkt: de OV-Terminal, bestaande uit de nieuwe stationstraverse, de verplaatste en vernieuwde busterminals Oost en West (inclusief busbuffers), de nieuwe tramterminal aan de Westzijde, nieuwe fietsenstallingen en het verbreden van de treinperrons 1 en 2. Daarmee kan de OV-Terminal, tezamen met het nieuwe stadskantoor en het nieuwe muziekgebouw één van de eerste ontwikkelingen in het stationsgebied worden.

### Spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht

In en om Utrecht Centraal Station wordt door ProRail hard gewerkt aan plannen voor een betere bereikbaarheid. Onderdeel daarvan is de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht die per 25 april 2007 gereed is.

### Spoorverdubbeling Vleuten-Geldermalsen (Randstadspoor)

Een tweede project in en om Utrecht is de Spooruitbreiding Vleuten-Geldermalsen inclusief de eerste fase van het netwerk Randstadspoor (VleuGel/RSS). Belangrijkste raakvlak tussen het project VleuGel/RSS en de OV-Terminal is het deelproject 7<sup>e</sup> perron: een verlenging van dit perron in zuidelijke richting, waarbij het perron ook op het zuidelijke emplacement wordt aangesloten. Dit deelproject is inmiddels opgeleverd.

Verder heeft het project VleuGel voornemens het zuidelijke emplacement in belangrijke mate te veranderen. De invloed van die voornemens op NSP Utrecht zijn thans nog in onvoldoende mate bekend om er op deze plaats rekening mee te houden. Wel is de overall coördinatie van de projecten geborgd middels het zogenoemde Gebruikers Overleg en de daaruit voortvloeiende capaciteitsverdeling op het spoor. Er worden geen effecten voor de scope van de OV Terminal verwacht, wel effecten op de bouwbaarheid en dan met name de effecten van de toename van de aanvraag voor Treinvrije Perioden.

### Perronophoging naar nieuwe richtlijn en vervanging van bestaande perronkappen

Een derde project in en om Utrecht Centraal is het ophogen van de perrons en het vervangen van de perronkappen. De werkzaamheden hebben een relatie met het project OV-Terminal Utrecht Centraal. Wenselijk is om tegelijk met de uitbreiding en aanpassing van de terminal ook de perrons en perronkappen op "kwaliteit" te krijgen. Daarnaast zijn er efficiency voordelen te behalen in met name de ondergrondse infrastructuur als de 2 projecten gezamenlijk worden uitgevoerd. Hiertoe heeft het projectteam NSP Utrecht van ProRail Regio Randstad Noord over het 'Project Perronkappen en Perronophoging Utrecht Centraal' de projectleiding gekregen. In december 2006 is hiervoor budget via IM ter beschikking gesteld.



## **ProRail**

Gezien het voorgaande punt van mogelijke invloed van het project VleuGel zal de insteek van het project perronophoging en nieuwe perronkappen zodanig zijn dat de projecten zowel afzonderlijk als tezamen doorgang kunnen vinden.

## Nadere toelichting op het Project

### 2 Beschrijving van het project

#### 2.1 Geschiedenis



*Huidige situatie in het stationsgebied Utrecht*

Na het indienen van de Beschikkingaanvraag op 18 juni 2004 hebben het Rijk en de gemeente Utrecht een Uitvoeringsovereenkomst voor het Stationsgebied Utrecht opgesteld. Deze overeenkomst beschrijft de voorwaarden waaronder de OV-Terminal ontwikkeld en gefinancierd zal worden, de risico's die betrokken partijen daarbij hebben verdeeld, de voorwaarden voor de ontwikkeling van het Masterplan, een en ander ter voorbereiding op de in te dienen subsidieaanvragen en de door de Ministers daarop af te geven beschikkingen. Op 2 juli 2004 is de Uitvoeringsovereenkomst ondertekend door de Ministers van V&W en VROM en de burgemeester van Utrecht.

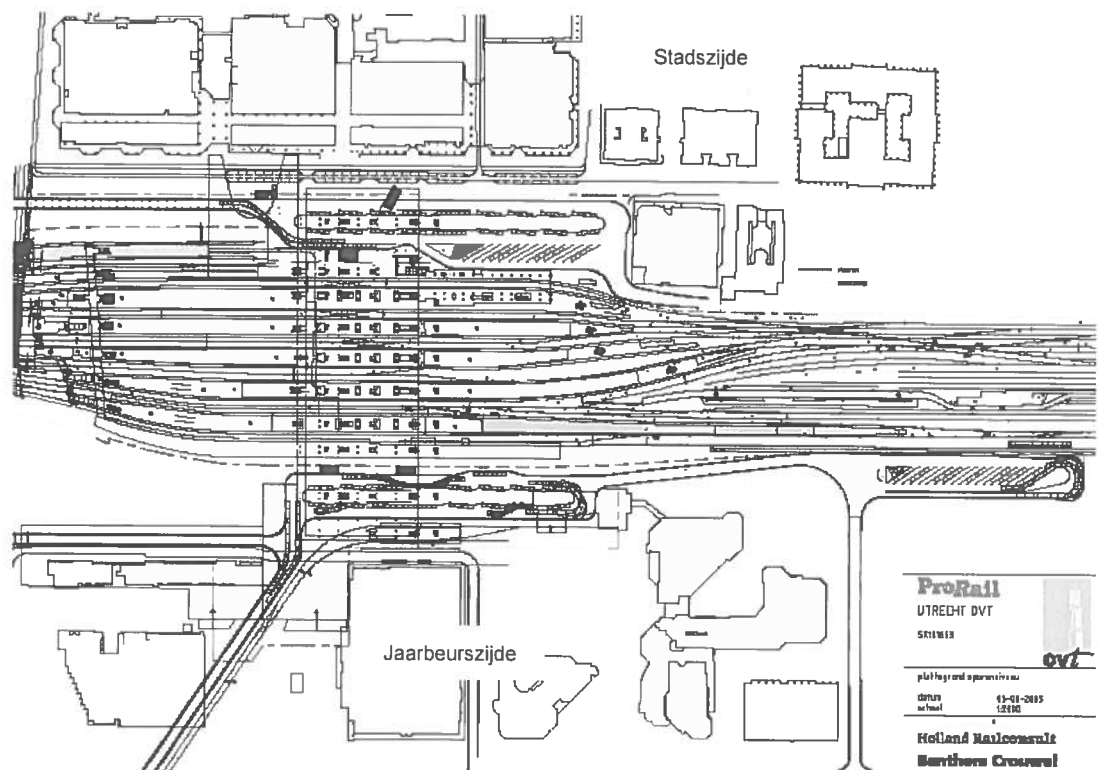
De gemeenteraad heeft op 9 december 2004 ingestemd met de actualisatie van het Masterplan Stationsgebied.

Vervolgens is tot medio mei 2005 gewerkt aan het Pré-DO; een fase met voorbereidende studies (o.a. simulatie busafwikkeling, onderzoek van de stijpunten nabij de Katreine Toren, afwikkeling van de expeditie) en nadere inpassing OV-Terminal in de plannen op basis van het geactualiseerde Masterplan.

Het DO is gereed gekomen in een "eindconcept" d.d. 20 december 2005 dat ter toetsing is voorgelegd aan alle partijen. Na het uitgebreide toetsingsproces, dat onder leiding van de gemeente Utrecht is uitgevoerd, zijn alle partijen akkoord gegaan met het voorliggende

ontwerp, versie addendum, d.d. 15 september 2006. Op 14 november 2006 heeft het college van b&w van Utrecht ingestemd met het Definitief Ontwerp. Wel is er nog een lijst met openstaande punten die in de contractfase worden meegenomen, beargumenteerd zijn afgewezen, dan wel als "wens" zijn gemarkeerd. Indien deze opmerkingen scopewijzigingen met gevolgen voor tijd en geld hebben, dan worden ze als "verzoek tot wijziging" behandeld.

## 2.2 Planbegrenzing/demarcaties



*Plangrenzen project OV-Terminal Utrecht*

Binnen het plangebied vallen:

- het stationsgebouw;
- de te verbreden perrons van en de te verleggen buurtsporen;
- de bus- en tramperrons inclusief buffers;
- een deel van de toeleidende routes voor bus en tram;
- fietsenstallingen.

Buiten het plangebied, binnen de kostenraming voor de OV-Terminal met het risico voor de gemeente Utrecht, vallen:

- de voorzieningen voor kiss & ride, taxi's;
- de inrichting van treinvervangend busvervoer plus de overige delen van de toeleidende routes.

Deze zaken worden door de gemeente of in overleg met de gemeente in de publieke ruimte gesitueerd.

## 2.3 Traverse

Ten opzichte van het VO is de gevel van de Traverse in het DO zowel aan de Stads-(oost)- als Jaarbeurszijde (west) richting het Westen verschoven. Dit is het gevolg van wijziging van het ontwerp van de Traverse mede met als doel de fundatie van het stadskantoor niet onmogelijk te maken. Een gevolg hiervan is dat ook de stijgpunten voor de bus- en tramperrons aan de westzijde van de terminal iets zijn verschoven ten opzichte van het VO. De totale lengte van de Traverse van oost naar west bedraagt 243 m, de totale breedte van de terminal inclusief interwijkverbinding (zie ook paragraaf 2.3.2) bedraagt 91,5 m.

Vanuit het oogpunt van een betere lichtinval in de bestaande Katreine Toren, is een glazen overbrugging voorzien tussen de Katreine Toren en het dak van de traverse.

### 2.3.1 Commerciële ruimtes

In de OV-Terminal is zowel aan de noord- als zuidzijde tussen de stijgpunten ruimte gecreëerd voor commercie en servicefuncties. Centraal hierin is de reizigershal gelegen. Daarnaast is boven de commerciële ruimte aan de noordzijde van de terminal, ruimte voor commercie en servicefuncties gecreëerd. Hiermee is naast de herplaatsing van de huidige 4.254 m<sup>2</sup> commercie, 3.546 m<sup>2</sup> extra commerciële ruimte gecreëerd. Hiertoe is een overeenkomst gesloten tussen NS, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Ministerie van VROM, de gemeente Utrecht en ProRail. NS draagt conform deze afspraak € 30,4 miljoen bij aan de Businesscase, ter dekking van circa € 19 miljoen investeringskosten (inclusief nieuw voor oud) voor de casco's en circa € 10,5 miljoen verwervingskosten.

### 2.3.2 Opengaat Vervoer Chipkaart en Poortjes (OVCP)

Op landelijk niveau wordt hard gewerkt aan de invoering van OVCP. Ook in de OV-Terminal Utrecht zal dit ingepast moeten worden. Om een vrij doorgang tussen het Oostelijke en Westelijke stadsdeel te behouden wordt een loopzone van tien meter breed aan de noordzijde van de OV-Terminal ontwikkeld, de zogenaamde interwijkverbinding. De financiering hiervan vindt plaats vanuit FENS. In de OV-Terminal zijn de posities voor OVCP poortrijen bepaald. De poortrijen zijn zodanig geplaatst dat de stijgpunten voor busperrons en tramperron zich buiten de OVCP-zone en de stijgpunten voor de treinperrons zich binnen de OVCP-zone bevinden. In de buurt van de poortjes zullen opwaarderingsautomaten worden gesitueerd.

Het invoeren van OVCP in het huidige station kan niet zomaar, daar te allen tijde een vrije interwijkverbinding gegarandeerd dient te worden. Daardoor zal OVCP gefaseerd ingevoerd dienen te worden. Met andere woorden: OVCP heeft de nieuwe OV Terminal nodig om te kunnen functioneren.

Zowel de investerings- als faseringskosten die met de invoering samenhangen zijn daarom (vooralsnog) niet in de businesscase opgenomen. Deze kosten dienen door het project OVCP (gefinancierd door NS Fens) te worden gedragen<sup>1</sup>.

Tevens zijn door het project oplossingen gegenereerd voor een gewijzigde entree naar de Katreinetoren als gevolg van de uitrol van de OV Chipkaart en Poortjes (OVCP). De kosten en

<sup>1</sup> Artikel 2.2.2 van de Raamovereenkomst tussen ProRail en NS van maart 2005 terzake de invoering van OVCP is voor de OV Terminal Utrecht niet van toepassing.

keuze voor een oplossingsvariant behoren niet tot de scope van het project. Mogelijk verandert de indeling van de Katreinetoren op traverseniveau en het niveau erboven als gevolg van deze aanpassingen.

### 2.4 Voetgangerstunnels

De bestaande Middentunnel blijft gehandhaafd ten behoeve van de reizigerstransfer, maar wordt aangepast ten behoeve van goederenexpeditie aan de oostzijde. Het nieuwe gedeelte van de tunnel aan de oostzijde van het station is alleen bereikbaar voor expeditie. Hiertoe komt in de Middentunnel een afscheiding in lengterichting tussen de goederenroute en een reizigersdoorgang (van en naar de fietsenstalling onder perron 1). Camerabewaking en verlichting worden hierop aangepast. Het draaihek tussen tunnel en fietsenstalling wordt voorzien van het OVCP-systeem.

De trappartijen in bestaande Noordertunnel zal worden aangepast op de verbredingen van de perrons 1 en 2. De trappen worden breder en worden verplaatst. Mogelijk wordt de Noordertunnel gebruikt om in de tijdelijke fase toegang te behouden tot de fietsenstalling onder de buurtsporen.

Aan de centrumzijde zal de toegang van de Noordertunnel in lijn worden gebracht met het nieuw te bouwen vastgoed in de Stationsstraat (het Noordblok). De financiering van deze vastgoedontwikkeling vindt plaats vanuit andere budgetten. Tevens wordt door NS Fens een "opfrissing" van de Noordertunnel gefinancierd. Afstemming hierover met het NSP-project vindt plaats.

### 2.5 Bustrmininals

De eilandperrons voor bussen komen aan weerszijden van de sporen op maaiveldniveau te liggen. Door middel van een simulatie zijn in 2005 de verkeer- en vervoeraspecten voor het stedelijk en regionaal OV getoetst. De resultaten van deze simulatie was positief voor het busstation (sec).

In 2006 is deze simulatie uitgebreid. Niet alleen het busstation maar ook de toeleidende HOV-banen zijn in de simulatie meegenomen. Dit met als doel meer zekerheid te verkrijgen over de afwikkelcapaciteit van de busstations. Bovendien is, naar aanleiding van commentaar op het eindconcept DO, de configuratie van de busperrons veranderd van een 'zaagtandperron' naar een volledig recht perron. Hiermee is meer flexibiliteit voor halteclusters verkregen.

De resultaten van de 'basis'-simulatie die vergelijkbaar is met de simulatie zoals uitgevoerd in 2005, hebben een goed functionerende busterminal opgeleverd. Door de toepassing van rechte busperrons waren deze resultaten zelfs beter dan de resultaten van de simulatie van 2005. Dit is bevestigd door de concessieverlener, Bestuur Regio Utrecht (BRU).

Na de Gemeenteraadverkiezingen in 2006 is de vertraming van de buslijnen naar de Uithof weer actueel geworden. Aan de oostzijde is aangetoond dat vertraming van enkele buslijnen door de komst van de busterminal complex is, maar niet onmogelijk is gemaakt. De gemeente heeft dit bevestigd. Ook aan de westzijde is het ontwerp zodanig dat de toekomstige verlenging niet onmogelijk is gemaakt.

Het project heeft geparticipeerd in een door de gemeente geïnitieerde vertrammingsstudie. De resultaten hiervan worden tijdens het indienen van voorliggende aanvraag besproken.

## 2.6 Toeleidende busbanen

Dit is één van de onderdelen in het plan die door de Gemeente uitgevoerd zullen worden. In de figurerende Businesscase is de raming van de Gemeente opgenomen voor dit onderdeel.

## 2.7 Sneltram

De tramterminal bestaat uit een eilandperron en is, conform het Masterplan van de Gemeente Utrecht, gesitueerd aan de Jaarbeurszijde. Achter het tramperron ligt een dubbele tailtrack met 60 m netto opstellengte achter een kruiswissel, om goede exploitatie te verzekeren. Met mogelijke verlenging van de trambaan in de toekomst (vertrammings) is in het ontwerp rekening gehouden.

De plangrens van het Definitief Ontwerp ligt op het Jaarbeursplein. De aansluiting tussen de terminal en de trambaan op de Graadt van Roggeweg is daarom niet gedefinieerd; deze aansluiting zal door de gemeente Utrecht worden ontworpen.

## 2.8 Fietsenstallingen

Het Ontwerp voorziet in de realisatie van totaal 17.500 stallingplaatsen voor fietsen van reizigers van de OV-Terminal met een verdeling over stadszijde (oost) en Jaarbeurszijde (west) en een verdeling in onbewaakte en bewaakte stallingen. Op basis van tellingen die in het voorjaar en in de zomer van 2006 door zowel de Fietsersbond, de gemeente en door ProRail zijn uitgevoerd, zijn deze getallen in nieuw perspectief geplaatst: er dienen 4.500 extra stallingen gerealiseerd te worden in het jaar 2020 en de verdeling bewaakt/onbewaakt wordt gewijzigd. Het project zal ook tot realisatie van deze extra stallingen overgaan. De bestaande stallingen zullen worden geïntegreerd en aangepast op de vigerende eisen en het programma 'Ruimte voor de Fiets'. Er is naar een gelijkwaardige oplossing gezocht voor het stallen van fietsen aan zowel de oost- als de westzijde van de traverse.

Mede vanuit kostenoverwegingen is de halfverdiepte fietsenstalling aan de oostzijde uit het VO vervangen door een fietsgebouw boven het busplatform aan de zuidoostzijde van de OV-Terminal. Deze fietsenstalling voorziet danwel in zowel bewaakt- als onbewaakt fietsparkeren danwel (sec) onbewaakt. Daarnaast wordt de bestaande fietsenkelder Smakkelaarsveld uitgebreid onder de buurtsporen en onder de reservering voor perron 0. Deze fietsenstalling heeft een entree vanuit de stationsstraat en een uitgang naar de middentunnel.

De fietsenkelder aan de noordwestzijde blijft bestaan en wordt niet uitgebreid. De overige stallingen komen in een nieuw gebouw dat geprojecteerd is aan de oostzijde van het Jaarbeursplein, tussen de trambaan en het Beatrixgebouw. Op verzoek van de gemeente is door ProRail het ontwerp van deze stalling nog niet opgestart, in afwachting van het ontwerp van het voorplein door de gemeente, waarin het zal worden geïntegreerd.

De definitieve fietsconfiguratie bewaakt/onbewaakt wordt in overleg tussen gemeente Utrecht, NS en ProRail vastgesteld. Het is relevant te noemen dat in de overeenkomst NS/Rijk/gemeente Utrecht/ProRail is vastgelegd dat eventuele meeropbrengsten door NS Fiets te realiseren in het station, ter compensatie van de exploitatiekosten van onbetaald parkeren wordt gebracht. De gemeente Utrecht heeft in dezelfde overeenkomst toegezegd de kosten die zij thans maakt ter bewaking/beheer van het openbare buitengebied rondom de buitenstallingen voor hetzelfde doel in te brengen.

## 2.9 Treinperrons (Buurtsporen)

De perrons 1 en 2 van Utrecht Centraal zijn te smal, zeker als twee volle reizigerstreinen tegelijkertijd binnenkomen. Er ontstaat dan een capaciteitsprobleem (doorstroming) maar ook de veiligheid komt in het geding. Daarom zullen de perrons 1 en 2 ieder met circa 3 m verbreed worden naar 9 m. De verbrede perrons zijn geschikt voor verlenging in de toekomst tot 270 m (netto gebruiks lengte). Dit is een functionele eis van het project Randstadspoor.

Naast de werkzaamheden aan de perrons van de buurtsporen zullen de overige perrons ongewijzigd blijven. Wel bestaat nog steeds de reservering van perron 0 en perron 8, inclusief één, respectievelijk twee perronsporen.

## 2.10 Raakvlakken Masterplan

Over de raakvlakken met het Masterplan vindt overleg plaats met vertegenwoordigers van de Gemeente Utrecht en de private investeerders.

Ten aanzien van de Westflank van de OV-Terminal is met name de vastgoedontwikkeling en het ontwerp van het voorplein onderwerp van gesprek. Voor de Oostflank betreft dit hoofdzakelijk het ontwerp van het voorplein en mogelijke verbouwing van de buurtsporen.

De afspraken inzake de Westflank zijn vastgelegd in een zogenaamde randvoorwaardenkaart. De randvoorwaardenkaart bevat afspraken over de positie en het ontwerp voor de diverse objecten en de positie van bijvoorbeeld beschikbare constructiezones.

De randvoorwaardenkaart is toegevoegd als bijlage in de Vaststellingsverklaring, d.d. 3 maart 2006, geactualiseerd d.d. 26 maart 2007.

In een periodiek overleg met belanghebbenden is de fasering van de bouw van de OV-Terminal afgestemd op de overige bouwplannen in het stationsgebied en vice versa. Ook is met de Gemeente Utrecht overeengekomen op welke wijze vorm en inhoud wordt gegeven aan de regie op de bouwactiviteiten in het Stationsgebied en welke kaders gebruikt gaan worden voor de toetsing van de diverse bouwplannen. Het gevolg hiervan is onder andere dat door de Gemeente Utrecht een bouwregisseur is aangewezen. De plannings van de diverse projecten in het stationsgebied worden driemaandelijks in het afstemmingsoverleg projecten stationsgebied (APS) afgestemd.

## 2.11 Organisatie

De gemeente Utrecht en ProRail maken afspraken over de aansturing van het project in de uitvoeringsfase. De gedachte is om de meeste te onderscheiden deelprojecten die binnen de scope van de opdrachtvallen onder te brengen in een gemeenschappelijke uitvoeringsorganisatie, die geleid wordt door ProRail. Deelprojecten binnen de scope van de bouwkostenraming, doch buiten de directe omgeving van het stationsgebouw, zoals de toeleidende busbanen, de inrichting van het jaarbeursplein en de kiss&ride aan de Stationstraat, worden binnen een door de gemeente Utrecht geleide deelprojectorganisatie uitgevoerd. De gemeente zal in dit model als gedelegeerd opdrachtgever namens ProRail handelen. ProRail zal eveneens voor deze onderdelen verantwoording aan Verkeer en Waterstaat afleggen.

Over mogelijke deelprojecten die omwille van efficiëntievoordeel in de uitvoeringslogistiek, -uitvoering en -contractering binnen de scope van het project worden gebracht zijn thans nog geen definitieve afspraken met de gemeente Utrecht gemaakt. Hierbij kan gedacht worden aan de verhoogde pleinen die aan de oost- en westzijde van de OV-Terminal op Traverseniveau

## **ProRail**

gerealiseerd dienen te worden. Het efficiëntievoordeel kan zich uiten in het niet of minder te hoeven toepassen van tijdelijke maatregelen.

Bovenstaande zaken zijn in detail geregeld middels de "projectrealisatieovereenkomst" tussen de gemeente Utrecht en ProRail, zie de bijlage.



## 3 Beschrijving van te verrichten activiteiten

### 3.1 Conditionering

Onder conditionering wordt verstaan "activiteiten die geregeld dienen te zijn voordat de daadwerkelijke werkzaamheden voor de bouw van de OV-Terminal kunnen aanvangen". Binnen de conditionering kan een aantal processen worden onderscheiden, die hieronder kort worden weergegeven.

#### 3.1.1 Planologie

##### OV-Terminal/Spoorwijziging

De planologische strategie van de gemeente is eerst een structuurplan vast te stellen, daarna vrijstellingsprocedures ex artikel 19 aan te vragen en vervolgens voor het gehele stationsgebied, nadat het plan gereed is, het bestemmingsplan aan te passen.

Het Structuurplan is door de gemeente medio 2005 ter visie gelegd en ze is medio 2006 vastgesteld. Hierbij is de basis voor de verdere artikel 19-aanvraag voor de OV Terminal gelegd. Deze wordt thans voorbereid onder regie van een speciale coördinator planologische procedures voor de OV Terminal.

Speciale aandacht voor projecten in het algemeen en de OV Terminal in het bijzonder is de fijnstofproblematiek. Hiervoor is in het najaar van 2006 nieuwe wetgeving vastgesteld. Op dit moment is de beschikbare kennis gemobiliseerd. De gemeente Utrecht vormt ook hierbij een sparringpartner, mede omdat de verantwoordelijk wethouder namens de vier grote gemeenten dit onderwerp in zijn portefeuille heeft. Voor de OV Terminal worden geen problemen in dit kader verwacht.

##### Werkterreinen

Voor de werkterreinen geldt dat de gebruiksbehoefte - per terrein - minder dan vijf jaar is. Planologische regeling kan daardoor plaatsvinden via procedures ex artikel 17 WRO (tijdelijke vrijstelling). Op grond van de complexe fasering van velerlei al dan niet met elkaar samenhangende activiteiten in dit gebied zullen deze procedures tijdig worden voorbereid.

#### 3.1.2 Overeenkomsten

De Uitvoeringsovereenkomst tussen Rijk en gemeente is gesloten op 2 juli 2004. Ter uitvoering daarvan is op 1 juni 2005 het Protocol tussen gemeente Utrecht en ProRail gesloten, waarin afspraken zijn vastgelegd over de nadere uitwerking van het Ontwerp, de aanbesteding en de verdeling van uitvoeringsrisico's. Deze zijn één op één overgenomen in de projectovereenkomst gemeente – ProRail.

#### 3.1.3 Grondvererving

Uitgangspunt is dat de tram- en busterminals eigendom zijn of worden van de gemeente Utrecht. Voor zover de tram- en busterminal worden gebouwd op grond in eigendom van RIT of NSV zal een recht van opstal worden gevestigd ten behoeve van gemeente Utrecht. Het huidige station is juridisch eigendom van NS Vastgoed (recht van opstal op RIT-grond), waarbij het economisch eigendom in handen is van NS Stations. Door de maatvoering van de nieuwe terminal komt deze deels boven grond van NS Vastgoed en gemeente. Er zullen overeenkomsten tussen partijen worden aangegaan om de bouw van de terminal mogelijk te maken. Ook strekt de terminal zich uit over een deel van winkelvoorzieningen die op basis van erfpacht van de gemeente Utrecht worden geëxploiteerd door Córío. Ook daarmee zal een

## **ProRail**

overeenkomst worden gesloten. In de overeenkomst zal ook de financiering voor dit onderdeel geregeld worden. De kosten voor grondverwerving zijn niet opgenomen in onderhavige beschikkingsaanvraag. Het financiële risico van grondverwerving kan nimmer bij ProRail komen te liggen en zal uitonderhandeld worden tussen de opdrachtgevers.

Ten aanzien van de reservering voor de sporen rondom het achtste perron wordt met gesloten beurzen een perceel grond geruild met NS Vastgoed die daartoe een perceel van RIT krijgt ten behoeve van de realisatie van het Stadskantoor. Dit is geborgd in de samenwerkingsovereenkomst met NS Poort terzake vastgoedgerelateerde onderwerpen.

### **Verplaatsing van commercie**

Er is een onderhandelingsteam actief om tussen opdrachtgevers, NS en Cório overeenstemming te bereiken over de verplaatsing van de commercie in de huidige stationshal, stationstraverse en Jaarbeurstraverse. De Jaarbeurstraverse is reeds nagenoeg huurvrij, met de onthuring van de Sporthal en Catharijnehof wordt thans een start gemaakt.

De voortgang van het overige deel wordt thans beïnvloed doordat uitkoop van huurder "Kruys" een kostbare aangelegenheid is en eigenlijk geen der exploitanten (NS, gemeente, Cório) Kruys in de nieuwe situatie wil krijgen. In de businesscase is hiertoe een bedrag ad € 10,5 miljoen gereserveerd, risico gemeente (stationstraverse, Catharijnehof en Sporthal). De Jaarbeurstraverse vormt onderdeel van de "nieuw voor oud" regeling met NS.

#### **3.1.4 Nadeelcompensatie**

In de Uitvoeringsovereenkomst is nadeelcompensatie aangemerkt als een gezamenlijk risico van gemeente en het Rijk. ProRail en gemeente zullen afspraken maken over de toerekening van uit te keren vergoedingen aan de OV-Terminal dan wel de gemeentelijke plannen. Aangezien op voorhand niet is te voorzien wat de omvang van het aantal nadeelcompensatieverzoeken zal zijn en welk deel hiervan toegerekend zal worden aan de OV-Terminal, is in de onderhavige beschikkingsaanvraag geen rekening gehouden met kosten voor nadeelcompensatie. Het financiële risico van dergelijke claims kan niet bij ProRail liggen. Derhalve is een PM-post in de beschikkingsaanvraag opgenomen met betrekking tot 'nadeelcompensatie'.

Opdrachtgevers zullen afspraken maken over de toe te passen procedureregeling voor de behandeling van verzoeken om nadeelcompensatie. Gedacht wordt aan het hanteren van één regeling voor het gehele stationsgebied, waartoe ook de OV Terminal behoort. Onder nadeelcompensatie kan bijvoorbeeld worden verstaan de omzetting van winkeliers in de omgeving van het nieuwe stationsgebied door loopstroomwijzigingen.

Over de huurder van ondernemers in het station zijn afspraken gemaakt met NS: NS heeft in eerder genoemde overeenkomst het risico overgenomen voor alle huurders- en verhuurdersderiving die een maximum van € 2 miljoen overschrijdt. De eerste € 2 miljoen wordt uit de businesscase gefinancierd.

#### **3.1.5 Planschade**

Conform artikel 49 WRO handelt de gemeente planschadeclaims af, dit is geregeld in de Projectovereenkomst. Eventuele claims terzake planschade die een direct gevolg zijn van de planologische wijziging ten behoeve van de OV-Terminal zijn niet meegenomen in onderhavige beschikkingsaanvraag. In de Uitvoeringsovereenkomst is planschade aangemerkt als een gezamenlijk risico van Rijk en gemeente die de risicoverdeling volgen.

# ProRail

Het financiële risico van planschadeclaims kan niet bij ProRail liggen. Derhalve is in de beschikkingsaanvraag een PM-post opgenomen voor 'planschade'.

Met de directe belanghebbenden zijn zodanige afspraken gemaakt dat het risico op planschade zich niet zullen voordoen. Met indirect betrokkenen, zoals bijvoorbeeld winkelondernemers buiten het station, is dat uiteraard minder eenvoudig. Het zal dan wel om absoluut gezien geringere individuele risico's gaan.

## 3.1.6 Bouwschade

De afwikkeling van bouwschade zal afhankelijk zijn van de contractering van de bouw van de OV-Terminal. Vooruitlopend op de start bouw zullen er vooropnames moeten worden gemaakt van bestaande opstallen. Voor schade die daadwerkelijk ontstaat bij de bouwactiviteiten is in beginsel de aannemer aansprakelijk, mits ProRail kan aantonen dat er sprake is van onzorgvuldig handelen. Indien de aannemer uitvoert conform zijn contract ligt het risico van bouwschade bij ProRail. De verwachte kosten voor bouwschade zijn opgenomen in de kostenraming en daarmee in de businesscase.

## 3.1.7 Ondergrondse infra Kabels en leidingen ProRail

Om te voorkomen dat bepaalde tracés in de eindsituatie niet meer bereikbaar zijn, is de ligging van kabels en leidingen van ProRail geïnventariseerd en zijn de benodigde maatregelen voor verlegging en bescherming bepaald. Dit geldt onder andere voor kabels en leidingen tussen de perrons en NS Hoofdgebouw IV. Voorafgaand aan de vervolgfase worden proefsleuven gegraven om de werkelijke kabelsituatie in de diverse tracés te verifiëren. Het voorbereiden voor de verlegging van kabels en leidingen is thans ter hand genomen door het project.

### Kabels en leidingen derden

Diverse kabels en leidingen op gebied van openbare verlichting, laagspanning en riolering (afwatering wegen) moeten verlegd worden vanwege de nieuwe bus- en tramterminals en overige aan te passen weginfrastructuur. Het gaat daarbij onder andere om hoogspanningsruimtes van Eneco met bijhorende bekabeling, een tracé van KPN en enkele andere telecom-operators, leidingen van de stadsverwarming en hoogspanningsleidingen. In de Mineurslaan ligt een belangrijke ondergrondse waterverbinding tussen Kruisvaart en Leidsche Rijn. In de huidige plannen kan deze gespaard blijven. Daarvoor is een kunstwerk (duiker) voor de kruising met tram- en busbaan voorzien.

Ten behoeve van de financiële afrekening met kabel- en leidingbeheerders met betrekking tot de noodzakelijke aanpassingen dient gebruik te worden gemaakt van de volgende regelingen: de regeling Nadeelcompensatie Kabels en leidingen 1999, de Overeenkomst inzake het verleggen van kabels en leidingen buiten beheergebied die tussen het Ministerie van V&W met de branche-organisatie tot stand is gekomen, de Telecommunicatiewet en de regeling van de gemeente Utrecht. Uiteraard is het ook mogelijk dat deze regelingen in combinatie worden toegepast op de aanpassingen, afhankelijk van de veroorzaker (gemeente, ProRail of beide) van deze aanpassingen.

Aanpak van de verlegging van deze kabels en leidingen gebeurt in nauw overleg met de gemeente Utrecht.

## 3.1.8 Vergunningen

Er is een inventarisatie gedaan van de vergunningen die voor de OV-terminal en tijdelijke voorzieningen op de bouwplaats moeten worden aangevraagd.

### Milieuvergunning tram- en busperron(s)

De noodzaak voor het aanvragen van een milieuvergunning voor het busperron zal in een volgende fase nader worden onderzocht. Het standpunt van ProRail is dat de toekomstige beheerder, de gemeente, aanvrager is van deze milieuvergunning. Mede gelet op de bodembedreigende activiteiten (olieverlies bussen) zal daarvoor in het kader van de milieuvergunning de '0'- situatie van het terrein in beeld worden gebracht.

### Milieuvergunning emplacement

Op grond van de Wet Milieubeheer is het emplacement vergunningsplichtig. Op dit moment beschikt het emplacement nog niet over een dekkende milieuvergunning. Wel is overleg gaande met gemeente (bevoegd gezag in dezen) om te komen tot een milieuvergunning voor het gehele emplacement. Dit gebeurt naar aanleiding van het project Cartesiusdriehoek (opstel terrein). ProRail gaat ervan uit dat de Cartesiusdriehoek met de daarbij behorende milieuvergunning gereed is, voordat de bouw van de OV-terminal van start gaat. Aangezien er in het kader van de OV-terminal aanpassingen aan de buurtsporen plaatsvinden, zal ook de Milieuvergunning emplacement aangepast moeten worden

### Milieuvergunning terminal

Voor de terminal zelf is ook een milieuvergunning vereist. In het kader van deze vergunning kunnen eisen worden gesteld aan de geluidsproductie van installaties en verkeer binnen de 'inrichting'. Dit kan betrekking hebben op de omroepinstallaties en busterminals op de installaties in de terminal.

De bouwvergunning van de terminal wordt pas verleend nadat deze milieuvergunning onherroepelijk is. Dit is een risico voor de planning. Indien er door een derde een beroepsprocedure bij de Raad van State gestart wordt, betekent dit vertraging van het project.

### Leges

Voor de te verkrijgen vergunningen worden de tarieven gehanteerd zoals opgenomen in de vigerende legesverordening(en). Deze is als gevolg van bezwaren door Rijkswaterstaat en ProRail ten behoeve van grote projecten naar benedenbijgesteld.

## 3.1.9 Bodem

### Geotechnisch onderzoek

Er is een globaal geotechnisch advies beschikbaar op basis waarvan het Ontwerp verder wordt uitgewerkt. De onderzoeken worden op specifieke plaatsen waar nodig uitgebreid.

### Bodemverontreinigingen

De Stichting Bodemsanering NS (SBNS) neemt de verantwoordelijkheid voor de sanering van alle (voormalige) NS-terreinen. Sanering geschiedt voor rekening en verantwoordelijkheid van SBNS.

Aan de oostkant van het OV-Terminal plangebied zijn blijkens overige bodemonderzoeken geen ernstige verontreinigingen aangetroffen.

## **ProRail**

Door de gemeente Utrecht is in 1999 een Bodemkwaliteitskaart (BKK) opgesteld waarin ook het plangebied voor de OV-Terminal is opgenomen. Deze BKK vormt een juridisch kader waarbinnen toekomstig grondverzet mag plaatsvinden.

### **Bemaling**

De bouw heeft plaats boven de grondwaterstand. Aangezien binnen en rond het plangebied mobiele verontreinigingen in de bodem voorkomen, worden bij de bouw maatregelen getroffen waardoor bemaling niet of slechts zeer beperkt van omvang nodig is.

### **Grondbalans**

Er zal grond vrijkomen bij de bouw van de sporen aan de oostzijde en bij de uitbreiding van de fietsenkelder Smakkelaarsveld. Aanvoer van grond is voorzien bij de bouw van de HOV-baan aan de noordoostzijde van de OV-Terminal

### **Archeologie**

In het gebied reeds eerder uitgevoerde werken geven geen aanleiding te verwachten dat in het gebied waar de bouw plaats heeft archeologisch relevante vindplaatsen zullen voorkomen.

#### **3.1.10 Geluid en Trillingen**

##### **Bouwlawaai**

De geluidsgevoelige bebouwing rond de OV-terminal is gelegen boven Hoog Catharijne en langs de Van Sijpesteijkade. In de omgeving daarvan worden sloopwerkzaamheden verricht aan de Noordertunnel, de trogbrug over de Leidsche Rijn, het taxiplatform, de aansluiting op Hoog Catharijne en de diverse stationsgebouwen. Verder hebben in dit gebied heiwerkzaamheden plaats. Voor funderingswerkzaamheden binnen het spoorgebied wordt gebruik gemaakt van schroefpalen.

De genoemde werkzaamheden kunnen in de dagperiode plaatshebben.

##### **Verkeerslawaai**

Verleggen van wegen en busbanen heeft plaats buiten het plangebied. Wijzigingen aan de verkeersstructuur binnen het plangebied betreffen de aanleg van het busstation en de trambaan. Het akoestisch onderzoek dat daarvoor nodig is alsmede het aanvragen en toestaan van een hogere waarde voor de geluidsbelasting is onderdeel van de bestemmingsplanprocedure waar de gemeente zich mee bezighoudt.

##### **Besluit Geluidshinder Spoorwegen (BGS)**

De wijziging van de buurtsporen is een BGS-plichtige activiteit. Onderzocht moet worden of deze werken, voor de thans reeds aanwezige geluidsgevoelige bebouwing, een akoestische wijziging tot gevolg hebben, welk onderzoek thans wordt uitgevoerd.

In feite is dat onderzoek een aanvulling op recentelijk uitgevoerd onderzoek in het kader van de projecten Amsterdam - Utrecht en Vleuten - Geldermalsen. Deze onderzoeken zijn erop gericht om voor de noordzijde van Utrecht CS een goede akoestische eindsituatie te bewerkstelligen. Op basis van deze onderzoeken lijkt de inschatting reëel dat de aanpassing van de buurtsporen niet zal leiden tot een wijziging in de zin van het BGS. Uitgangspunt voor de beschikkingaanvraag is dat er voorsnog geen maatregelen nodig zijn.

##### **Trillingen**

Er is geen onderzoek verricht naar trillingen. Ten behoeve van de OV-terminal is dat ook niet noodzakelijk. In geval er overbouwingsplannen voor de sporen komen, of bouwplannen vlakbij de sporen, zal de initiatiefnemer daarvan onderzoek moeten verrichten.

## 3.1.11 Externe veiligheid

In de Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied d.d. 2 juli 2004 zijn er afspraken gemaakt hoe in het plangebied omgegaan gaat worden met externe veiligheid. ProRail heeft in overleg met de gemeente aanvullend opdracht gegeven aan TNO om nader onderzoek te doen naar de invloed van de woonbestemming in het te realiseren vastgoedprogramma in het plangebied, op de bestaande functionaliteit van de doorgaande sporen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voor de OV-Terminal brengt dit aspect geen extra kosten met zich mee.

## 3.2 Engineering en ontwerp

Het ontwerp bestaat uit de volgende onderdelen:

- a) Verbouw en uitbreiding traverse; funderingen en vloer boven de sporen, nieuwe kap, pui en stijpunten;
- b) Aanpassen voetgangerstunnels (midentunnel en Noordertunnel);
- c) Entrees oost- en westzijde met stijpunten;
- d) Voorpleinfuncties; taxistandplaatsen, kiss & ride, treinvervangend busvervoer, routing OV-voetgangers;
- e) Buurtsporen; verbreding perron 1 en 2 inclusief verleggen van de sporen;
- f) Ontwerp informatievoorzieningen;
- g) Tramterminal, inclusief basisvoorzieningen zoals sporen, tailtrack, kruiswissels, overwegen
- h) Toeleidende trambaan;
- i) Busterminals met basisvoorzieningen, kaartverkoop, chauffeursverblijven, verkeersleiding, reizigerswachtruimten en buffers;
- j) Dynamische bussturing;
- k) Betonbanen HOV met benodigde kunstwerken over de Leidsche Rijn;
- l) Aansluitingen op wegen;
- m) Fietsenstallingen voor 17.500 fietsenplaatsen.

De wijze waarop de realisatie van de OV-Terminal zal worden aanbesteed, is afhankelijk van de nog te kiezen wijze van contractering. Hiertoe wordt in overleg met de gemeente Utrecht door ProRail een contracteringsplan geschreven.

## 3.3 Bouw

De bouw omvat de OV-Terminal (trein, bus, tram) en de bijkomende werken. Hieronder zijn begrepen: sloopwerken, opbreken van wegen en trambanen, maken van tijdelijke voorzieningen zoals ondersteuningsjukken, werkwegen en dergelijke.

### Inrichting bouwterrein

In het kader van het Masterplan Stationsgebied wordt intensief afgestemd met de gemeente en andere partijen over de bouwfaserings en het gebruik van werkterreinen. Er zullen veel gelijktijdige bouwactiviteiten plaatsvinden in een betrekkelijk klein gebied. Door de gemeente wordt dit met behulp van 'bouwputmanagement' en de bouwregisseur in goede banen geleid. Uitgangspunt is dat iedere ontwikkelaar verantwoordelijk is voor de bouwactiviteiten in het eigen plangebied en dat overleg plaatsvindt over het gebruik van de openbare ruimte. De voor het VO gemaakte inventarisatie van beschikbare open ruimte in en rondom de OV-Terminal wordt hierbij als uitgangspunt gehanteerd.

In het kader van de randvoorwaardenkaart west hebben partijen uitgesproken de beperkt beschikbare bouwterreinen in principe te delen. Verwacht wordt bovendien dat het in de scope betrekken van de verhoogde pleinen het beheersen van het logistieke bouwproces zal vereenvoudigen, daar die pleinen voor de opslag van materialen, keten, reizigersfaciliteiten, commerciële voorzieningen en overige zaken kunnen worden gebruikt.

### **3.4 Overdracht beheerder**

De beheerder heeft het ontwerp getoetst. Een deel van de opmerkingen worden gehonoreerd. Niet gehonoreerd wordt het verzoek van de stationsmanager de commerciële voorzieningen aan de zuidzijde te verplaatsen tot tegen de gevel. Dit vanwege capaciteitseisen door ProRail en eisen met betrekking tot de transparantie door de Spoorbouwmeester.

#### **Emissievrije terminal**

In overleg met de beheerder is de ambitie uitgesproken om het station "emissievrij" te maken, ofwel zodanig dat de electriciteitsvoorziening van het gebouw door natuurlijke bronnen (primair zon) wordt geleverd en de warmte- en koudebehoefte uit de aarde (warmte-/koudeopslag). Eén en ander is thans in de haalbaarheidsonderzoek, waarbij voor het eerste onderwerp een pilot wordt uitgevoerd in station Zuilen en voor het tweede onderwerp al is vastgesteld dat warmte/koude opslag niet alleen een beproefd concept is, maar vooral kosteneffectiever zal zijn dan alternatieve (conservatieve) methoden.

NS en ProRail hebben in eerder genoemde overeenkomst afgesproken dit onderwerp gemeenschappelijk uit te werken (en te financieren), aangezien de investeringskosten tot lagere energierekeningen en daarmee tot lagere exploitatiekosten zullen leiden.

#### **Ondergronds afvalstelsysteem**

Gezien de substantiële afvalstromen die door activiteiten in het gebouw worden veroorzaakt, is in eerder genoemde overeenkomst tussen NS, gemeente en ProRail afgesproken gezamenlijk een haalbaarheidsonderzoek te laten uitvoeren naar een ondergronds afvalstelsysteem. Mogelijk sluiten meerdere partijen (NS Vastgoed => Stadskantoor, Córío => Hoog Catherijne, Jaarbeurs => Beatrixgebouw, NH-Hotel) hierop aan.

Zoals het er thans uitziet is het ondergrondse afvalstelsysteem financieel niet haalbaar.

## 4 Kostenraming

### 4.1 Algemeen

De kostenraming is opgesteld volgens de "Standaard Systematiek Kostenramingen" zoals beschreven in de "methode opstellen kostenramingen CROW publicatie 137".

Zowel de afdeling Aanbesteding, Kostenmanagement en Inkoop (AKI) van ProRail als Rijkswaterstaat zijn nauw betrokken geweest bij de opzet en structurering van de kostenraming. Daarnaast is een probabilistische raming uitgebracht. Deze heeft geleid tot een waarschuwing terzake scheefte: overschrijdingen doen zich sneller voor dan besparingen.

In de onderstaande tabel zijn de voor het DO-geraamde investeringskosten opgenomen. Daarbij is eveneens de dekking van deze kosten aangegeven.

Geraamde Investeringskosten		Dekking	
<i>(bedragen x € 1.000.000, excl BTW)</i>		<i>(bedragen x € 1.000.000,</i>	
<i>(conform DO-raming versie 13.2, prijspeil 2006)</i>		<i>excl BTW, prijspeil 2006)</i>	
Cluster Terminal Oost	44,7		
Cluster Terminal West	43,3		
Cluster Traverse	152,3		
Cluster Perrons en Sporen	24,1		
Commercie Terminal	29,1		
Overige, inclusief verwervingen	15,9		
		<b>V&amp;W (MIT)</b>	<b>255</b>
		<b>V&amp;W (aanvullend)</b>	<b>1,5</b>
		Gemeente	4,7
		NS Fens (interwijk)	10,0
		NS Raamovereenk.	30,4
		<b>V&amp;W aanvullend t.g.v. indexeringsverlies</b>	<b>8,3</b>
<b>SUBTOTAAL</b>	<b>309,9</b>	<b>SUBTOTAAL</b>	<b>309,9</b>
<b>Bestellingen die buiten de businesscase vallen:</b>			
OVCP (fasering)	17,5	NS-FENS <sup>1)</sup>	17,5
Perrons en perronkappen	32,7	ProRail - IM	32,7
Extra 4.500 fietsenstallingen	8,1	V&W aanvullend t.b.v. fietsenstallingen <sup>1)</sup>	8,1
Impuls in "NSP-kwaliteit"			
- perrons en perronkappen,	5,75	V&W aanvullend t.b.v. NSP-kwaliteit (optie) <sup>1)</sup>	11,95
- akoestiek, klimaat	6,2		
AK-kosten planstudiefase	1,12	V&W <sup>1)</sup>	1,12
<b>SUBTOTAAL</b>	<b>71,37</b>	<b>SUBTOTAAL</b>	<b>71,37</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>381,27</b>	<b>TOTAAL</b>	<b>381,27</b>

1): zie de toelichting in paragrafen 1.6.2 en 1.6.3.



## ProRail

De indexering van de bedragen gedurende de looptijd van het project, vindt normaal gesproken plaats conform de "IBOI-systematiek", dit is systematiek voor Indexering Bruto Overheids Investerings. De werkelijke prijsstijging is door bovengenoemde afdeling AKI bijgehouden en die heeft in de periode 2003 – 2006 een stijging van 7,5% gerapporteerd. De Indexering conform IBOI bedraagt 2,3%. Het verschil, 5,2%, levert ten opzichte van de grondslag van € 284,3 mln een budgetverlies op van € 14,8 mln. De grondslag is samengesteld uit de som van de directe bouwkosten (€ 264,9), plus de nieuw voor oud kosten NS (€ 17,5 mln), plus tijdelijke voorzieningen NS (€ 1,9 mln); in totaal dus € 284,3 mln. Zie de bijgevoegde businesscase voor deze onderliggende detailinformatie. Van deze € 14,8 mln is 8,3 mln benodigd om tot een sluitende businesscase te komen.

De nieuwbouwkosten voor de uitbreiding van de commerciële ruimten van NS (€ 7,7 mln) zijn gefixeerd op prijspeil 2003 (zowel opbrengsten als kosten), risico NS t/m aanbesteding.

Niet opgenomen zijn aanvullende of nieuwe wensen, bijbestellingen anders dan genoemd en eventuele claims door planschade en/of nadeelcompensatie. Een uitvoeriger toelichting hierop is opgenomen in paragrafen 1.6.2 en 1.6.3.

De opgenomen bedragen zijn op het niveau zoals deze in het MIT opgenomen moeten worden, ofwel bedragen, zoals door het Ministerie van V&W wordt gehanteerd.

Alle genoemde bedragen zijn exclusief BTW. Conform afspraken met het Ministerie van V&W vindt verrekening van BTW plaats op programmaniveau.

### 4.2 Realisatiekosten en bijzonderheden

Naast de gereserveerde bijdrage van € 255 mln van het Rijk in het MIT, heeft de Gemeente Utrecht € 4,7 mln ter beschikking gesteld volgens de verplichting uit de UOK. Daarnaast investeert NS vanwege de overeenkomst tussen NS/Rijk/ gemeente en ProRail € 30,4 miljoen aan de commerciële voorzieningen in de OV-Terminal. Het Rijk legt hier € 1,5 miljoen bij.

Ook heeft NS toegezegd nog eens 1.800 m<sup>2</sup> commerciële voorzieningen te willen afnemen, waarvan de helft terras. Hiertoe is in de overeenkomst NS/Rijk/gemeente/ProRail de afspraak gemaakt dat NS de helft van deze m<sup>2</sup> afneemt tegen een BAR van 7,5% en tegen lokale standkwaliteit (€ 313,-/m<sup>2</sup> of meer). Genoemde afspraken dienen nog te worden bekrachtigd.

Tenslotte dekt NS-FENS de gelden voor de interwijkverbinding (€ 10 mln) die nodig is als gevolg van ET/BTS en de hele invoering van ET/BTS in het station. Dit wordt gefinancierd uit de Businesscase terzake OVCP.

In totaal is hiermee voorzien in een dekking van de investeringskosten van totaal € 309,9 miljoen, er vanuit gaande dat het Rijk het verschil tussen de theoretische indexering (circa 2,3 %) en de werkelijke kostenverhoging (circa 7,5 %) dekt. Hierover zijn tussen Rijk en gemeente nadere afspraken gemaakt, welke zijn opgenomen in paragraaf 1.6.

## ProRail

### 4.3 Verwachte Cashflow

In het huidige ontwerpstadium wordt de verwachte cashflow voor het project als volgt geraamd:

Jaar	Totaal (bedragen x € 1.000.000)
2008	5%
2009	15%
2010	20%
2011	20%
2012	20%
2013	15%
2014	5%
Totaal	<b>€ 265</b>

De cashflow kan pas definitief gemaakt worden als er een integrale en goedgekeurde uitvoeringsplanning ligt. Deze is toegezegd gereed te zijn einde tweede kwartaal 2007.

### 4.4 Kosten beheer en instandhouding

Ten aanzien van het beheer is door de gemeente Utrecht een rapport laten opstellen door bureau AEF. Op basis van dit rapport wordt een intentieovereenkomst tussen partijen in het stationsgebied aangegaan.

Door ProRail zijn de kosten voor beheer en in standhouding geraamd in een rapportage van november 2005. Deze rapportage is in het kader van de intentieovereenkomst beheer aangepast aan de nieuwe inzichten. In deze intentieovereenkomst zijn de kostendragers van de verschillende onderdelen benoemd, met daarbij een indicatieve inschatting van die kosten.

## 5 Tijdschema

### 5.1 Uitgangspunten

- Beschikking wordt afgegeven medio 2007 In eerdere berichten is uitgegaan van eerdere data. De vertraging hangt samen met het veel later dan gepland gereed komen van de overeenkomst NS/Rijk/gemeenten/ProRail.
- De fijnstofproblematiek levert voor de OV-Terminal geen vertraging op. Evenmin worden op de planologische procedures bezwaren met schorsende werking door de rechter gehonoreerd.
- Gemeente, provincie, waterschap en overige belanghebbenden (bijv. kabeleigenaren) werken bereidwillig mee aan de afwikkeling van vergunningen en procedures;
- Vanuit het Masterplan Stationsgebied worden geen aanvullende eisen gesteld met betrekking tot bouwputmanagement (logistiek of fasering) die van invloed zijn op OV-Terminal;
- Er komt geen nieuwe planvorming van derden binnen de plangrenzen van de OV-Terminal, waarop de bouw van de terminal of conditionering moet wachten;
- Vanuit raakvlakken met het Masterplan Stationsgebied komen geen aanvullende eisen die van invloed zijn op tijd en geld.

In geval één van bovenstaande zaken wijzigt zal dit direct gevolgen hebben voor de doorlooptijd in de planning.

### 5.2 Overall planning

De belangrijkste mijlpalen voor de realisatie van de OV-Terminal zijn:

- |                                   |                 |
|-----------------------------------|-----------------|
| • Afgifte beschikking             | medio 2007      |
| • Start uitvoering conditionering | medio 2007      |
| • Start uitvoering bouw           | eind 2008       |
| • Oplevering terminal             | medio/eind 2013 |

De overallplanning is uitgewerkt tot een overzicht op hoofdlijnen. Zie de bijlage 'OV-Terminal Utrecht Centraal Overall Planning d.d. 20 december 2005. Nadrukkelijk wordt aangegeven dat de overallplanning thans wordt aangepast en dat deze in september 2007 in overleg met de gemeente Utrecht wordt vastgesteld.

### 5.3 Fasering

Voor de fasering is uitgegaan van een scenario waarbij van west naar oost gebouwd wordt. De bouwfasering wordt in belangrijke mate bepaald door het moment waarop OVCP gerealiseerd is in de huidige situatie. Op dit moment is de besluitvorming daaromtrent nog niet rond. Zodra besluitvorming heeft plaatsgevonden, zal de huidige faseringsplanning hierop worden aangepast.

## 6 Risico's

Risicomanagement beoogt de belangrijkste risico's voor het project te structureren en beheersen. Risicomanagement is geen op zichzelf staand proces; het is verweven in het gehele proces van plannen maken, ontwerpen, beslissen en uitvoeren. Risicobeheersing moet dan ook uitgevoerd worden door alle deelnemers aan een project.

Er worden vijf stappen onderscheiden:

1. Analyseren van risico's
2. Formuleren van beheersmaatregelen
3. Uitvoeren van maatregelen
4. Evalueren van maatregelen
5. Actualiseren van de risicoanalyse

In de bijlage zijn is een overzicht van de risico-analyse opgenomen, zoals vervaardigd bij het eindconcept DO. Deze is in het najaar van 2006 bijgewerkt.

## 7 Projectorganisatie

### 7.1 Achtergrond

Op basis van de Uitvoeringsovereenkomst "Utrecht Stationsgebied" d.d. 2 juli 2004 (UOK) tussen de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Utrecht worden thans de voorbereidingen getroffen voor de realisatie van een nieuwe openbaar vervoer Terminal te Utrecht. Krachtens de Uitvoeringsovereenkomst zijn de verantwoordelijkheden tussen de "subsidieontvanger" ProRail en de gemeente Utrecht grotendeels vastgelegd. Enerzijds wordt een gezamenlijke aanpak nagestreefd, anderzijds zijn de eigen verantwoordelijkheden en de samenhangende risico's helder vastgelegd.

Centraal staat een aantal overwegingen:

- Het primaire proces van de OV Terminal dient gedurende de gehele bouwoperatie geborgd te blijven. Partijen hebben hierover hun ambities geformuleerd.
- Afstemming met betrokken partijen dient toegesneden te worden op hun specifieke betrokkenheid in het project.
- Het project dient geolied te zijn en verlost van overtollige ballast, doch in voldoende mate verankerd in de (lijn)organisaties van de betrokken partijen.

Er zal dus een uitvoeringsorganisatie opgezet dienen te worden die recht doet aan deze vaststelling. Deze is in onderstaande toelichtende bijlage van de projectovereenkomst OV Terminal Utrecht Centraal nader uitgewerkt en toegelicht.

Voor het realiseren van het Nieuwe Sleutel Project OV Terminal Utrecht is sprake van twee uitvoeringsorganisaties:

- De Gezamenlijke Uitvoeringsorganisatie OV Terminal.
- De Uitvoeringsorganisatie Regionaal deel, geleid door de gemeente Utrecht.

Deze bijlage heeft betrekking op de Gezamenlijke Uitvoeringsorganisatie OVT (scope GUO) en de verankering van het regionale deel (scope GU). De som van beide omvat de scope OV Terminal, zoals vastgelegd in de UOK, beschreven en geraamd in het definitief ontwerp OV Terminal Utrecht en opgenomen in de kostenraming OV Terminal Utrecht.

### 7.2 Organisatie

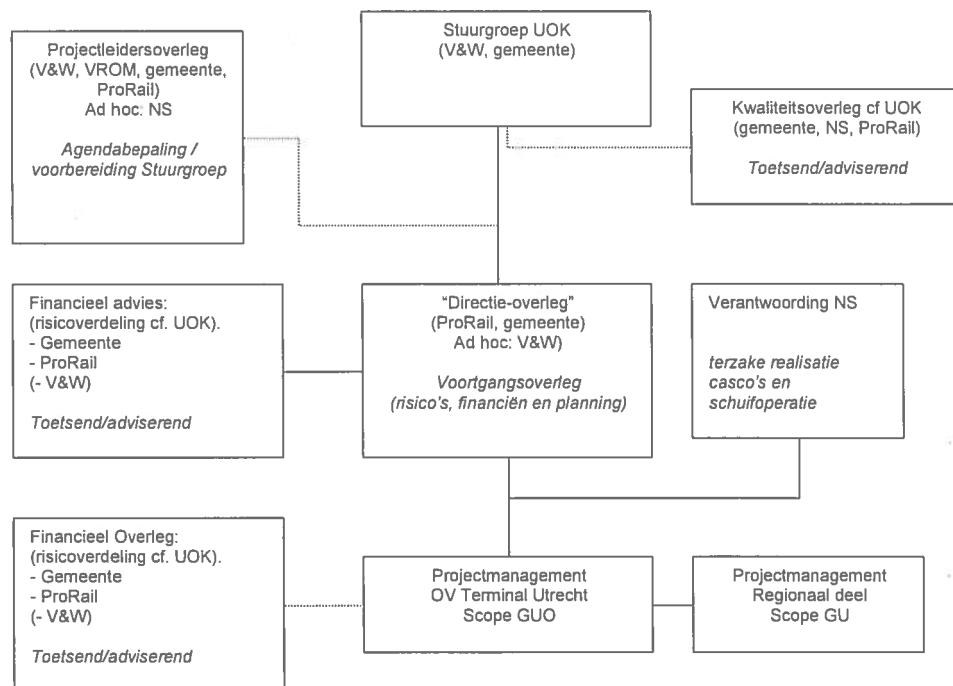
Ten behoeve van het project OV Terminal Utrecht wordt een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie opgezet, waarin zowel de Gemeente Utrecht als ProRail zitting nemen, zie onderstaand schema 1.

- Het projectmanagement scope GUO, onder leiding van een projectmanager van ProRail, geeft leiding aan de uitvoeringsorganisatie scope GUO.
- Er komt tevens een projectmanagement scope GU. Deze uitvoeringsorganisatie handelt autonoom, doch de voortgang en financiële verantwoording van het door haar geleide regionale deel zal via het projectmanagement Scope GUO aan Rijk/gemeente/ProRail worden gerapporteerd. Hierdoor wordt bewerkstelligd dat op eenduidige wijze wordt gerapporteerd over de volledige scope OVT.
- Het projectmanagement legt vier wekelijks verantwoording af aan een "directie-overleg", waarin vertegenwoordigd zijn de gemeente Utrecht en ProRail. Dit overleg is inhoudelijk, waarbij aandacht wordt gegeven aan de voortgang, de

## ProRail

kwaliteit van de tijdelijke situatie, de financiële situatie, risicomanagement, etc. ProRail vertegenwoordigt in het Directieoverleg binnen de voorwaarden die het Rijk stelt aan de subsidiebeschikking tevens het Rijk.

- Het directieoverleg laat de financiële verantwoording van het projectmanagement toetsen door eigen, door ProRail respectievelijk de gemeente te raadplegen adviseurs.
- Het projectmanagement legt uiteindelijk via het Directieoverleg verantwoording af aan de Stuurgroep, waarin zowel vertegenwoordigers van het Rijk als de Gemeente Utrecht zitting in hebben.
- Tenslotte legt het projectmanagement periodiek verantwoording af aan NS Stations terzake de realisatie van de casco's en de daarmee samenhangende schuifoperatie.
- De agenda voor de Stuurgroep UOK wordt voorbereid in het projectleidersoverleg, waarin naast genoemde partijen zitting hebben het Ministerie van VROM en de NS. De gemeente levert de voorzitter en secretaris van deze groep. Voorts geeft het "Kwaliteitsoverleg OV Terminal", conform haar bevoegdheden blijkens de UOK periodiek advies uit aan de Stuurgroep OV Terminal. In het Kwaliteitsoverleg zijn in ieder geval vertegenwoordigd de spoorbouwmeester en de kwaliteits-toetsgroep van de gemeente Utrecht. Zo nodig nemen overige vertegenwoordigers van NS en Rijk hierin deel.



..... Adviesbevoegdheid

————— Verantwoordingslijn

Schema 1: Projectorganisatie tijdens uitvoering

## 7.3 Taken en verantwoordelijkheden

### Stuurgroep:

De Stuurgroep handelt conform het gestelde in de UOK.

### Directieoverleg:

- In het directieoverleg worden beslissingen genomen over het toekennen van budgetten, gunning, etc. waarmee consequenties voor de bewaking van de kosten, de voortgang en de kwaliteit van het werk gemoeid kunnen zijn. Het directieoverleg handelt binnen de kaders en doelstellingen van de UOK en de POK. ProRail vertegenwoordigt in het Directieoverleg binnen de voorwaarden die het Rijk stelt aan de subsidiebeschikking dan ook tevens het Rijk.

Tevens bereidt het directieoverleg besluiten voor die de bovenstaande randvoorwaarden overstijgen en door de Stuurgroep bekrachtigd dienen te worden.

Daarnaast wordt onder meer besproken de veiligheid op en rond het werk, de voortgang van het werk, de uitvoering van het communicatieplan, de kwaliteit van de tijdelijke situatie, eventuele klachten van en contacten met belanghebbenden, de schuifoperatie van commercie, eventuele afstemmingproblemen met overige projecten en de stand van het vereveningsmodel gemeente Utrecht-Rijk, et cetera. Eén en ander wordt vertaald in acties voor het projectmanagement.

Het projectmanagement legt vierwekelijks op al deze factoren verantwoording af.

### Overleg t.a.v. de financiële stand van zaken

In dit overleg overlegt het projectmanagement vierwekelijks met controllers van ProRail en de gemeente Utrecht over de actuele stand van de diverse deelbudgetten, aangegane verplichtingen, verrichte uitgaven en de resterende risico's op objectniveau. Dit is het "financieel overleg". Het resultaat is een bijstelling van de prognose "resterend budget", waarna een advies wordt voorbereid aan de vertegenwoordigers van gemeente en ProRail binnen het directieoverleg over de ruimte die bestaat voor het besteden van het budget voor onvoorzien aan bijbestellingen, in het geval zich een overschot voordoet.

In het geval zich tekorten voordoen, wordt vastgesteld welke partij daarvoor het risico draagt en worden bezuinigingsmogelijkheden besproken, die door het projectmanagement zijn voorbereid, dan wel worden voorstellen besproken de tegenvallers te financieren uit de reserves, dan wel uit geprognosticeerde meevallers die zich op afzienbare termijn kunnen voordoen.

Het overleg vindt plaats een week voorafgaande aan het directieoverleg, waardoor het advies ten aanzien van het eventueel besteden van reserves in het opvolgende directieoverleg kunnen worden besproken en het directieoverleg tijdig de mogelijkheid heeft het advies te laten toetsen door Financieel Adviseurs.

### Financieel Adviseurs

Het directieoverleg laat zich zo nodig bijstaan door, door het directieoverleg aan te zoeken, financieel adviseurs, die bovenstaande adviezen over besteedbare ruimte toetsen. Daarnaast kunnen deze adviseurs ongevroegd (strategisch) advies geven aan het directieoverleg.

# ProRail

## Kwaliteitsoverleg

Dit overleg handelt conform het gestelde in de UOK.

## Projectmanagement GUO

Het projectmanagement handelt binnen de kaders van het project OV Terminal Utrecht en legt daartoe verantwoording af aan voorgaande groepen volgens het hierboven aangegeven model.

Het mandaat van het projectmanagement strekt uit binnen de aangegane verplichtingen met onder andere uitvoerende partijen, inclusief de reserves die zijn opgenomen in het investeringsbudget. De projectmanager heeft een mandaat voor het aangaan van verplichtingen tot een bedrag van € 2,5 mln per geval. Daarboven zal hij deze moeten voorleggen aan de lijnfunctionaris van ProRail met voldoende mandaat. In alle gevallen legt hij verantwoording af volgens het hierboven aangegeven model.

Het projectmanagement is "de spin in het web" van het project en is daarmee verantwoordelijk voor de afstemming van het project met de verantwoordelijke managers van de overige projecten die in het stationsgebied worden uitgevoerd, voor de communicatie over de realisatie van de OV-Terminal, de afstemming op communicatiegebied die overstijgend zijn, de aansturing van de te contracteren partijen, de controle op de uitvoering conform de specificaties en de aansturing van (interne) toetsgroepen voor de bewaking daartoe. Voorts bereidt ze de (verantwoordings) rapportages voor op het gebied van tijd, geld, kwaliteit en communicatie aan bovenstaande groepen. Hieronder worden tevens verstaan de financiële rapportages die binnen de scope GU worden opgesteld. Deze dienen dan ook volledig conform de rapportagevoorschriften van V&W/ProRail te zijn opgesteld, zodat vierwekelijks een volledige "scope OVT" kan worden gerapporteerd.

De projectmanager is "het gezicht" van het project OV-Terminal.

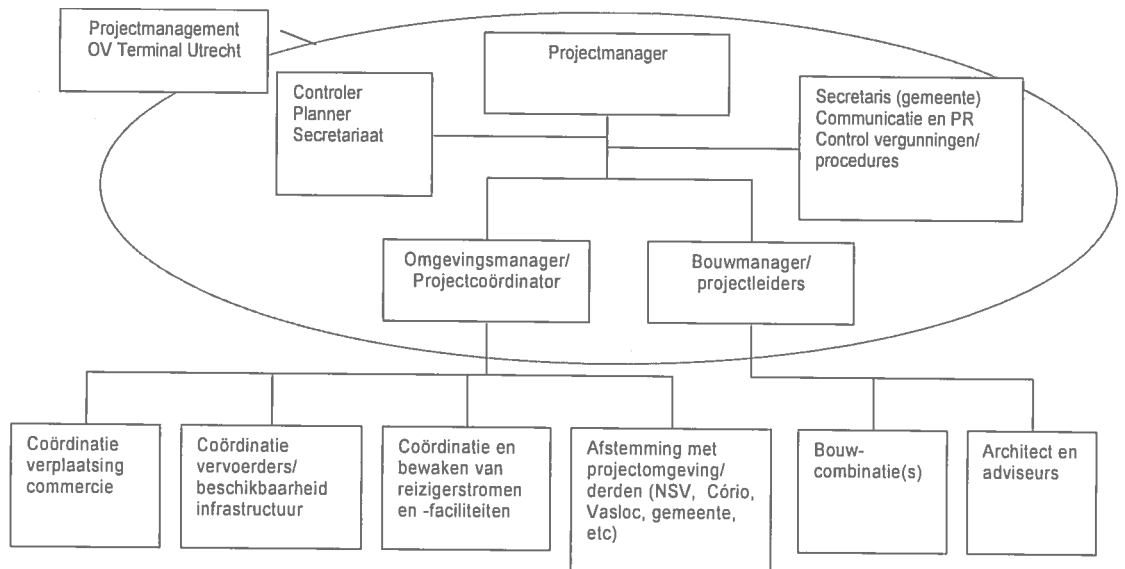
De projectmanagementorganisatie zal verder ingericht worden naar de aard van de verantwoordelijkheden waarmee zij geconfronteerd wordt en de stakeholders die deze verantwoordelijkheden vanuit hun lijnorganisaties dragen. Zie hiervoor het onderstaande - niet uitputtende - schema .2. In dit schema zijn de belangrijkste coördinatietaken van het projectmanagement met de projectomgeving benoemd en is duidelijk gemaakt dat zij de dagelijkse leiding heeft over de uitvoeringsorganisatie.

## Projectmanagement GU

Het projectmanagement handelt binnen de kaders van het project OV Terminal Utrecht en legt daartoe verantwoording af aan voorgaande groepen volgens het hierboven aangegeven model.

Het mandaat van het projectmanagement strekt uit binnen de aangegane verplichtingen met onder andere uitvoerende partijen, inclusief de reserves die zijn opgenomen in het investeringsbudget. De projectmanager heeft een mandaat voor het aangaan van verplichtingen tot een bedrag van € 2,5 mln per geval. Daarboven zal hij deze moeten voorleggen aan de lijnfunctionaris van de Gemeente Utrecht met voldoende mandaat. In alle gevallen legt hij verantwoording af volgens het hierboven aangegeven model.





Schema 2: projectmanagementorganisatie

## 8 Communicatie

Het project OV-Terminal Utrecht Centraal is onderdeel van het Masterplan van de gemeente Utrecht. In de aanpak van de communicatie is de gemeente leading. Daarom is nauwe afstemming met de Project Organisatie Stationsgebied (POS) essentieel, waarbij de eigen verantwoordelijkheid van ProRail ingebracht wordt.

De partners in het Stationsgebied hebben de Nota Bouwputcommunicatie vastgesteld. ProRail heeft haar eigen communicatieplan voor de NSP's in het algemeen en die voor Utrecht in het bijzonder vastgesteld, zie hiervoor de bijlage.

Op 12 juli 2007 is de opening gepland van het nieuwe OVT Utrecht in Madurodam.

## 9 Bijlagen

- Bijlage 1 Prentenboekje OV Terminal Utrecht Centraal Eindconcept Definitief Ontwerp, 15 september 2006
- Bijlage 2 Randvoorwaardenkaart d.d. 3 maart 2006
- Bijlage 3 Intentieovereenkomst Beheer met daarbij de beheer & instandhoudingskosten
- Bijlage 4 Schema Financiering OVT Utrecht
- Bijlage 5 risico top 10 d.d. 24 oktober 2005
- Bijlage 6 Businesscase
- Bijlage 7 Projectovereenkomst gemeente Utrecht - ProRail
- Bijlage 8 Utrecht specifieke afspraken in het kader van de Raamovereenkomst ProRail - NS.
- Bijlage 9 Concept overeenkomst NS Poort - ProRail terzake vastgoedgerelateerde kwesties.
- Bijlage 10 Strategisch Communicatieplan

# ProRail

## Colofon

Titel	Beschikkingaanvraag OV-Terminal Utrecht Centraal
Documentnummer	20568426
Versie/Datum	3.0
Status	Definitief
Van	Projectteam OVT
Auteur	Projectteam OV-Terminal Utrecht
Projectmanager	[REDACTED]
Distributie	Investment committee, [REDACTED], projectmanagement NSP Utrecht
Document	DOCSEDMS_AKI-20568426-v1-nsp utrecht beschikking definitief aanvraag.doc

## Autorisatie

	paraaf	datum
gecontroleerd pri	_____	_____
projectmanager	_____	_____





# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

**[REDACTED]**  
Voorzitter Raad van Bestuur ProRail  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

Contactpersoon **[REDACTED]**  
Datum  
10 juli 2007  
Ons kenmerk  
V&W/DGP-2007/5798  
Onderwerp  
Aanbiedingsbrief bij beschikking OV-terminal Utrecht CS

Doorkiesnummer  
7883  
Bijlage(n)  
1  
Uw kenmerk  
NSP\_Ut/mr/20568426

Geachte **[REDACTED]**

In vervolg op uw aanvraag d.d. 11 juli 2007 met kenmerk NSP\_Ut/mr/20568426 ontvangt u bijgaand de beschikking ten behoeve van de realisatie van de OV-Terminal Utrecht Centraal Station (het project), zoals omschreven in uw aanvraag. Het project zal door u worden gerealiseerd in het kader van het Nieuwe Sleutelproject Utrecht Stationsgebied. Graag wijs ik u met deze brief op het volgende.

#### Subsidie

Met deze beschikking wordt u in staat gesteld om het project te realiseren. In uw aanvraag verzoekt u om een subsidiebedrag van € 272.900.000,- pp 2006 ex BTW. Geïndexeerd met het IBOI percentage 2006/2007 van 0,439% komt dit overeen met een bedrag van € 274.098.000,- pp 2007 ex BTW.

Het beschikte bedrag ad € 265.706.679,- pp 2007 ex BTW wijkt af van het door u gevraagde subsidiebedrag. Ten aanzien van dit tekort ter hoogte van € 8,39 mln. ben ik met de gemeente Utrecht bestuurlijk overeengekomen hiervoor garant te zullen staan. Tevens ben ik overeengekomen dat aannemers in de aanbesteding verzocht zullen worden versoberingmaatregelen op te nemen, teneinde dit tekort mogelijk nog (gedeeltelijk) op te heffen. Tot slot zal ik, ingeval na de aanbesteding een groter tekort blijkt dan thans voorzien, op grond van artikel 9.2 van de Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied (UOK) met partijen in overleg treden.

In overleg met ProRail is voor dit project de "nieuwe AK-systematiek" gehanteerd. Dit betekent dat in bijgaande beschikking 2 subsidies worden verleend, één voor vergoeding

Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Spoor  
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 6171  
Fax : 070 - 351 6591  
Internet : [www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)

Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS



van de gemaakte planstudiekosten en één voor vergoeding van de te maken realisatiekosten.

#### Scope

##### OVCP

Tot het project behoort niet de (initiële en definitieve) plaatsing, noch een tussentijdse verplaatsing en het bemensen van toegangspoorlijnen. Daarnaast is het plaatsen van toegangspoorlijnen voor u "een derden werk", zoals is vastgelegd in artikel 10 van de aan u verleende beheerconcessie voor de hoofdspoorweginfrastructuur. Het plaatsen van toegangspoorlijnen in de situatie dat het tijdelijk station nog wordt geacht te functioneren acht ik in strijd met artikel 10.1 van de beheerconcessie.

##### Fietsenstallingsprogramma

In het subsidiebedrag is een bedrag van € 8,1 mln. pp 2006 ex. BTW opgenomen voor de uitbreiding van het fietsenstallingsprogramma met 4.500 (bijbestelling) tot een totaal van 22.000 stallingplaatsen.

##### Raamovereenkomst

In het subsidiebedrag is een bijdrage opgenomen van € 1,5 mln. pp 2006 ex. BTW ten gevolge van een, in relatie tot de Business Case, ontoereikende toedeling aan het NSP-Utrecht uit het investeringsbedrag dat NS voor de uitbreiding van het aantal m2 commercie ter beschikking heeft gesteld voor de 5 NSP-projecten gezamenlijk.

##### UOK

De Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied, zoals gesloten 2 juli 2004, blijft onverkort van toepassing.

Wat betreft de Projectovereenkomst (POK) tussen ProRail en de gemeente Utrecht wijs ik u op het volgende. In de Stuurgroep van 24 april 2007 is bij de instemming het voorbehoud gemaakt dat op die punten waar de POK strijdig is met de Uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente en rijk, de Uitvoeringsovereenkomst prevaleert.

ProRail is als Subsidieontvanger gehouden uitvoering te geven aan het gestelde in de UOK ter zake van Planschade en Nadeelcompensatie. De risico's op deze punten worden conform UOK, bijlage 3 "Risicoverdeling in de uitvoeringsfase", toegedeeld naar partijen.

##### Projectbeheersing

Ik vraag u de verantwoordelijk projectleider vanuit het ministerie [REDACTED] direct te informeren over verzoeken tot wijziging (VTW's) die wijzigingen van de in het programma van eisen vastgelegde scope en doorlooptijd van het project tot gevolg hebben.



V&W/DGP-2007/5798

Tevens hecht ik eraan dat het project meeloopt in de reguliere verantwoordings-systematiek door het project op te nemen in de kwartaalrapportage V&W – ProRail.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT



Camiel Eurlings





Datum  
10 juli 2007  
Nummer  
V&W/DGP/-2007/5798  
Onderwerp  
Vernieuwing openbaar-vervoerterminal Utrecht, in het kader het NSP -Utrecht

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Gelet op de Wet infrastructuurfonds alsmede het artikel 2, lid 1 Besluit  
Infrastructuurfonds,

**Besluit:**

*Artikel 1 (gegevens aanvrager en project)*

Aan : - ProRail/Railinfrabeheer BV.  
- Postbus 2038  
- 3500 GA Utrecht

(hierna: ProRail) wordt een subsidie verleend ten behoeve van de het project openbaar-vervoerterminal Utrecht CS, zoals vermeld en beschreven in de subsidie-aanvraag dd 6 juli 2007 kenmerk NSP\_Ut/mr/20568426 hierna te noemen het project, met inachtneming van de navolgende artikelen. Deze subsidie is bestemd voor het realiseren van de scope van het project zoals bepaald in de Uitvoeringsovereenkomst tussen Rijk en Gemeente van 2 juli 2004, met daaraan toegevoegd 4.500 extra fietsenstallingplaatsen.

*Artikel 2a (subsidiebedrag planstudiekosten)*

Voor de gemaakte en nog te maken planstudiekosten ten behoeve van het project wordt een subsidie verleend in de vorm van een vast bedrag ad € 10.256.155,--. Dit bedrag kan, rekening houdend met het kasritme in deze beschikking en volgens artikel 16, in de eerst volgende declaratie worden opgenomen.

*Artikel 2b (subsidiebedrag realisatiekosten)*

De subsidie voor realisatiekosten wordt bepaald op € 255.450.524,-- prijspeil 2007, exclusief BTW.

*Artikel 3 (BTW)*

1. De BTW voor het project, zoals genoemd in artikel 1, is niet subsidieabel op basis van het Besluit infrastructuurfonds.
2. ProRail neemt in de declaraties, genoemd in artikel 16, conform de Wet op de omzetbelasting 1968 de verschuldigde BTW over de in artikel 2 genoemde subsidie op.



**Artikel 4 (indexering)**

Het subsidiebedrag, genoemd in artikel 2b, wordt verleend op basis van het prijspeil 2007. Jaarlijks zal indexering van de nog niet betaalde voorschotten van het subsidiebedrag plaatsvinden. De Minister van Verkeer & Waterstaat (hierna: de minister) zal jaarlijks het indexcijfer vaststellen, rekening houdend met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI).

**Artikel 5 (Financiële meevallers en inzetten batig saldo)**

Financiële meevallers worden eerstens ingezet voor dekking van het eventuele budgettekort, zoals blijkt ná aanbesteding van het project.

Indien na dekking van het financieel tekort een batig saldo optreedt, mag dit batig saldo worden ingezet voor het project ten behoeve van 'extra' wensen, mits deze passen binnen de Scope van het Project en niet strijdig zijn met afspraken in de Uitvoeringsovereenkomst. Daarbij dienen de in aanmerking komende wensen vermeld te zijn op de Lijst Besteedbare Meevallers, zoals bedoeld in artikel 9.3 van de Projectovereenkomst (POK) tussen ProRail en gemeente Utrecht d.d. 24 april 2007, en worden de afgesproken procedures van de POK gehanteerd. ProRail vermeldt in de in artikel 17 bedoelde rapportages als er besloten is een Besteedbare Meevaller in te zetten voor een dergelijk 'extra' wens.

**Artikel 6 (bodemsanering)**

1. Kosten voor bodemsanering zijn niet subsidiabel, indien ProRail of diens rechtsvoorganger aansprakelijk is voor de verontreiniging dan wel indien de kosten kunnen worden verhaald op derden. Indien ProRail kosten van bodemsanering ten laste van het project wil brengen, dient ProRail in (of in een bijlage bij) de voortgangsrapportages zoals bedoeld in artikel 17 te onderbouwen dat van aansprakelijkheid als bedoeld in de vorige volzin geen sprake is en dat kosten niet verhaald kunnen worden op derden.
2. De bepaling in het eerste lid is niet van toepassing, indien de bodemsanering onder het regime van de Stichting Bodemsanering NS valt.

**Voorwaarden**

**Artikel 7 (begrotingsvoorbehoud)**

De subsidie wordt verleend onder de voorwaarde dat voor het deel van de subsidie dat ten laste van een nog niet vastgestelde begroting voor het Infrastructuurfonds komt, voldoende gelden ter beschikking worden gesteld.

**Verplichtingen**

**Artikel 8a (realisatie Project)**

ProRail is verplicht om het Project te realiseren.



**Artikel 8b (aanvang Project)**

ProRail is verplicht met de uitvoering van het project te beginnen binnen 24 maanden na dagtekening van deze beschikking.

**Artikel 9 (aanbesteding)**

ProRail handelt in overeenstemming met de geldende EU-aanbestedingsrichtlijnen en nationale wet- en regelgeving met betrekking tot het plaatsen van opdrachten.

**Artikel 10 (functioneel en technisch programma van eisen)**

ProRail legt wijzigingen ten opzichte van de in artikel 1 genoemde beschelden met invloed op de effectiviteit, de kwaliteit, de fasering en de kosten voor aanleg en voor beheer & instandhouding van het project, zoals wijzigingen in het functioneel programma van eisen en elementaire wijzigingen in het technische programma van eisen, vooraf aan de Minister ter goedkeuring voor. Voorstellen voor wijzigingen en goedgekeurde wijzigingen worden tevens gemeld in de rapportages, zoals bedoeld in artikel 17 van deze beschikking. Deze wijzigingen dienen tevens te worden goedgekeurd door de overige partijen van de Uitvoeringsovereenkomst volgens de in die overeenkomst afgesproken besluitvorming.

**Artikel 11 (bewaartermijn)**

De financiële en projectadministratie en de daarbij behorende stukken worden tenminste tien jaar na de subsidievestiging bewaard.

**Artikel 12 (medewerking aan onderzoek naar besteding)**

1. ProRail is verplicht medewerking te verlenen aan een door of vanwege de minister te verrichten onderzoek naar de besteding van deze subsidie.
2. Ter controle op de rechtmatigheid van de besteding van de bij deze beschikking verleende subsidie ingevolge artikel 5 van het Besluit taak DAD is ProRail verplicht medewerking te verlenen aan een onderzoek door accountants, werkzaam bij de departementale auditedienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
3. ProRail verleent toegang aan de personen, belast met het onderzoek, bedoeld in het eerste en tweede lid, en stelt hen in de gelegenheid alle relevante documenten en gegevens in te zien en daarvan kopieën te maken, dan wel deze voor nader onderzoek mee te nemen.

**Artikel 13 (communicatie)**

ProRail vermeldt in haar communicatie, zoals bouwboarden en nieuwsbrieven aan bewoners, dat het project mede gefinancierd wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.



## Voorschotverlening

### Artikel 14 (voorschotritme)

Op basis van de planning van het project en de meerjarencijfers van de begroting van het Infrastructuurfonds worden, met inachtneming van artikel 8, per kalenderjaar ten hoogste de volgende bedragen (exclusief BTW) aan voorschotten verleend:

2007	€ 22.700.000
2008	€ 58.800.000
2009	€ 58.800.000
2010	€ 58.800.000
2011	€ 37.800.000
2012	€ 16.800.000
2013	€ 12.006.679
Totaal	€ 265.706.679

### Artikel 15 (voortgang)

1. ProRail is verplicht de minister op de hoogte te stellen van eventuele veranderingen in de voortgang van het werk, zodat het voorschotritme kan worden aangepast.
2. Indien sprake is van een snellere voortgang van het werk dan waar artikel 14 in voorziet, kan in afwijking van dat artikel het bedrag dat ten hoogste aan voorschotten wordt verleend, worden verhoogd voor zover dat inpasbaar is binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. De rentekosten van de voorfinanciering ten gevolge van de versnelling worden niet vergoed.

### Artikel 16 (declaratie)

1. Voorschotten worden verleend per kwartaal op basis van in te dienen declaraties. Een declaratie is afgestemd op de gerealiseerde en geplande voortgang van het werk en is onderbouwd door een voortgangsrapportage van het betrokken project.
2. Een declaratie wordt binnen vier weken na afloop van het kwartaal ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, t.a.v. SSOF/organisatiecode 600, postbus 20906, 2500 EX Den Haag. In de declaratie zijn tenminste opgenomen de naam van het project, nummer en datum van deze beschikking, het SAP nummer voor het onder art. 2A vermelde bedrag MB 5000000724 en voor het onder art. 2B vermelde bedrag MB 5000000725, de declaratieperiode, het voorschotbedrag en het BTW-bedrag.
3. Het BTW-bedrag, bedoeld in het tweede lid, wordt tezamen met het voorschot betaald, mits ProRail voldoet aan de voorwaarden, zoals deze zijn vastgelegd in de brief van 19 augustus 2002, kenmerk DGP/SPO/U.02.02519, aan ProRail.

### Artikel 17 (voortgangsrapportage)

1. De voortgangsrapportage wordt binnen zes weken na afloop van het kwartaal ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal Personenvervoer, directie Spoor en is opgesteld conform het geldende model.
2. ProRail houdt VenW in de rapportage ook op de hoogte van de relatie met de gemeente.



**Artikel 18 (verantwoording)**

1. ProRail is verplicht jaarlijks binnen vier maanden na afloop van het betrokken kalenderjaar een financiële verantwoording van verleende voorschotten, voorzien van een accountantsverklaring, in te dienen.
2. De financiële verantwoording wordt opgesteld overeenkomstig de kostenposten zoals beschreven in de aanvraag. De accountantsverklaring wordt opgesteld overeenkomstig het geldende controleprotocol.

**Artikel 19 (opschorting voorschotten)**

1. Indien de in artikel 16 en 17 bedoelde declaraties en/of voortgangsrapportages niet tijdig of niet in goede orde worden ingediend, kan de verlening van voorschotten worden opgeschort, totdat deze alsnog naar genoegen van de minister zijn ingediend. Van opschorting wordt onverwijld mededeling gedaan aan ProRail.
2. Indien ProRail niet binnen vier maanden na afloop van het betrokken kalenderjaar de jaarlijkse financiële verantwoording als bedoeld in artikel 18 indient, worden geen voorschotten meer verleend, totdat alsnog naar genoegen van de minister aan de genoemde verplichting is voldaan. De minister kan op verzoek uitstel verlenen.

**Subsidievaststelling**

**Artikel 20 (aanvraag subsidievaststelling)**

1. ProRail dient binnen een jaar nadat het project in gebruik is genomen een aanvraag tot subsidievaststelling in. Deze aanvraag bevat een eindverslag en een financiële verantwoording van de totale projectkosten, voorzien van een accountantsverklaring alsmede een slotdeclaratie.
2. Binnen twaalf weken na ontvangst van de aanvraag beslist de minister omtrent de vaststelling van de subsidie.
3. Indien bij het verstrijken van de termijn, genoemd in het eerste lid, geen aanvraag tot vaststelling is ingediend, stelt de minister binnen twaalf weken de subsidie ambtshalve vast.

**Artikel 21 (voltooiing)**

Indien het project niet wordt voltooid, kan de minister de subsidie ambtshalve lager vaststellen.

**Betaling**

**Artikel 22 (voorschot)**

Een voorschot wordt betaald binnen vier weken na ontvangst van de declaratie.

**Artikel 23 (subsidievaststelling)**

De subsidie wordt betaald binnen vier weken na dagtekening van de beschikking tot subsidievaststelling onder verrekening van betaalde voorschotten.



DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

[Redacted signature area]

Camiel Eurlings

Bijlage :

1. Mededeling van bezwaar

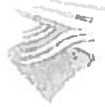


**BIJLAGE 1: mededeling van bezwaar**

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag, waarop dit is bekendgemaakt, een bezwaarschrift worden ingediend. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, ter attentie van de Hoofd Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.



## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Mobiliteit

ProRail

[Redacted]  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]

Datum

8 oktober 2008

Oris kenmerk

VENW/DG/Mo-2008/3148

Onderwerp

Wijzigingsbeschikking herberekening AK OVT Utrecht

Doorkiesnummer

070-3516369

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

NSP\_UT/PM/#20740775v1

Geachte [Redacted]

In uw brief van 9 september 2008, kenmerk NSP\_UT/PM/#20740775v1, verzoekt u mij akkoord te gaan met de door u voorgestelde herberekening van de AK (Algemene Kosten) voor het project OV-Terminal Utrecht. Bij deze deel ik u mede, dat ik akkoord met de herberekening met inachtneming van het volgende

Deze herberekening is budgetneutraal. De bedragen die zijn opgenomen in mijn beschikking met kenmerk V&W/DGP/2007/5798 d d 10 juli 2007 worden als volgt gewijzigd.

Artikel 2a wordt verlaagd met € 1.666.743,- en wordt gewijzigd in € 8.589.412,-.  
Artikel 2b wordt verhoogd met € 1.666.743,- en wordt gewijzigd in € 257.117.267,-.  
Bovengenoemde bedragen zijn op prijspeil 2007 en exclusief BTW.

Het bedrag onder 2b zal worden bijgesteld voor prijspeil 2008. Gezien de bijstellingsbrief onlangs is verzonden vindt aanvullende indexering plaats over € 1.666.743,- tegen 1,477% is € 24.617,79 exclusief BTW.

Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Postbus 20901, 2500 EK Den Haag  
Bezoekadres: Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon : (070) 351 7176  
Fax : (070) 351 7051  
E-mail : dgmio-dimpostbus@minverv.nl  
Internet : www.verkeerenwaterstaat.nl





Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DIRECTEUR-GENERAAL MOBILITEIT,



drs. S. Riedstra

Bijlage:

1. Mededeling van bezwaar

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. de Staatssecretaris  
Mevrouw W.J. Mansveld  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Datum 10 december 2012  
Ons kenmerk 3185379  
Bijlage(n) 2  
Onderwerp Aanvullende  
subsidieaanvraag NSP  
Utrecht Centraal iz. PEAT

Behandeld door  
Telefoonnummer  
E-mail



Geachte mevrouw Mansveld,

Directie  
Bezoekadres  
Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht  
Nederland  
Postadres  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht  
Nederland

Met deze brief verzoeken wij u ten behoeve van de realisatie van de OVT Utrecht Centraal aanvullend op de op 10 juli 2007 afgegeven beschikking (bijlage 1) een subsidie van € 13,2 miljoen beschikbaar te stellen ter dekking van PEAT en algemene kosten.

### Achtergrond

De Nieuwe Sleutelprojecten (NSP's) zijn grootschalige ontwikkelingsplannen die grotendeels worden gefinancierd door middel van bijdragen uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

In de periode na het verlenen van de beschikking zijn er ontwikkelingen geweest waardoor de PEAT-kosten niet meer overeenkomen met de beschikte. Aangezien deze ontwikkelingen ook bij andere grote ProRail NSP projecten aan de orde waren, heeft het voormalig ministerie van V&W een commissie gevraagd de NSP's nader te bezien. Dit heeft geleid tot het "Eindrapport commissie NSP's" d.d. 6 juli 2009 (bijlage 2).

Een van de conclusies uit het rapport is dat de projecttekorten deels worden veroorzaakt doordat de standaard projectfinanciering niet is toegesneden op de complexiteit van de NSP's. Ook bij het project NSP Utrecht is dit probleem onderkend. Op basis van de toenmalige situatie van het project NSP Utrecht is een tekort op het PEAT budget opgegeven van €13,2 miljoen excl. BTW prijspeil 2009 (exclusief € 30 miljoen reeds opgetreden en gerapporteerd indexeringsverschil periode 2003-2008).

Middels deze aanvraag verzoeken wij u deze € 13,2 miljoen exclusief BTW prijspeil 2009, aanvullend ter beschikking te stellen.

Hoogachtend,

  
Drs. M.W. Gout van Sinderen  
President-directeur ProRail

# ProRail

*Bijlagen:*

- 1: *Definitieve beschikking d.d. 10 juli 2007*
- 2: *Eindrapport Commissie NSP's d.d. 6 juli 2009*

## *Bijlage 1*

Definitieve beschikking d.d. 10 juli 2007:

Voor de realisatie van de OV terminal Utrecht CS is beschikking verleend op 10 juli 2007. V&W brief kenmerk V&W/DGP-2007/5798 ten bedrage van € 265,7 miljoen, excl. garantstelling ad € 8,39 miljoen (prijspeil 2007 excl. BTW). Op basis van prijspeil 2011 276,4 miljoen excl. Garantstelling ad € 8,75 miljoen (prijspeil 2011 excl. BTW)





## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

[Redacted]  
Voorzitter Raad van Bestuur ProRail  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]

Datum

10 juli 2007

Ons kenmerk

V&W/DGP-2007/5798

Onderwerp

Aanbiedingsbrief bij beschikking OV-terminal Utrecht CS

Doorkiesnummer

7883

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

NSP\_Ut/mr/20568426

Geachte [Redacted]

In vervolg op uw aanvraag d.d. 11 juli 2007 met kenmerk NSP\_Ut/mr/20568426 ontvangt u bijgaand de beschikking ten behoeve van de realisatie van de OV-Terminal Utrecht Centraal Station (het project), zoals omschreven in uw aanvraag. Het project zal door u worden gerealiseerd in het kader van het Nieuwe Sleutelproject Utrecht Stationsgebied. Graag wijs ik u met deze brief op het volgende.

### Subsidie

Met deze beschikking wordt u in staat gesteld om het project te realiseren. In uw aanvraag verzoekt u om een subsidiebedrag van € 272.900.000,- pp 2006 ex BTW. Geïndexeerd met het IBOI percentage 2006/2007 van 0,439% komt dit overeen met een bedrag van € 274.098.000,- pp 2007 ex BTW.

Het beschikte bedrag ad € 265.706.679,- pp 2007 ex BTW wijkt af van het door u gevraagde subsidiebedrag. Ten aanzien van dit tekort ter hoogte van € 8,39 mln. ben ik met de gemeente Utrecht bestuurlijk overeengekomen hiervoor garant te zullen staan. Tevens ben ik overeengekomen dat aannemers in de aanbesteding verzocht zullen worden versoberingmaatregelen op te nemen, teneinde dit tekort mogelijk nog (gedeeltelijk) op te heffen. Tot slot zal ik, in geval na de aanbesteding een groter tekort blijkt dan thans voorzien, op grond van artikel 9.2 van de Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied (UOK) met partijen in overleg treden.

In overleg met ProRail is voor dit project de "nieuwe AK-systematiek" gehanteerd. Dit betekent dat in bijgaande beschikking 2 subsidies worden verleend, één voor vergoeding

Directoraat-Generaal Personenvervoer

Spoor

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 6171

Fax : 070 - 351 6591

Internet : [www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)

Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS



van de gemaakte planstudiekosten en één voor vergoeding van de te maken realisatiekosten.

#### Scope

##### OVCP

Tot het project behoort niet de (initiële en definitieve) plaatsing, noch een tussentijdse verplaatsing en het bemensen van toegangspootjes. Daarnaast is het plaatsen van toegangspootjes voor u "een derden werk", zoals is vastgelegd in artikel 10 van de aan u verleende beheerconcessie voor de hoofdspoorweginfrastructuur. Het plaatsen van toegangspootjes in de situatie dat het tijdelijk station nog wordt geacht te functioneren acht ik in strijd met artikel 10.1 van de beheerconcessie.

##### Fietsenstallingsprogramma

In het subsidiebedrag is een bedrag van € 8,1 mln. pp 2006 ex. BTW opgenomen voor de uitbreiding van het fietsenstallingprogramma met 4.500 (bijbestelling) tot een totaal van 22.000 stallingplaatsen.

##### Raamovereenkomst

In het subsidiebedrag is een bijdrage opgenomen van € 1,5 mln. pp 2006 ex. BTW ten gevolge van een, in relatie tot de Business Case, ontoereikende toedeling aan het NSP-Utrecht uit het investeringsbedrag dat NS voor de uitbreiding van het aantal m2 commercie ter beschikking heeft gesteld voor de 5 NSP-projecten gezamenlijk.

##### UOK

De Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied, zoals gesloten 2 juli 2004, blijft onverkort van toepassing.

Wat betreft de Projectovereenkomst (POK) tussen ProRail en de gemeente Utrecht wijs ik u op het volgende. In de Stuurgroep van 24 april 2007 is bij de instemming het voorbehoud gemaakt dat op die punten waar de POK strijdig is met de Uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente en rijk, de Uitvoeringsovereenkomst prevaleert.

ProRail is als Subsidieontvanger gehouden uitvoering te geven aan het gestelde in de UOK ter zake van Planschade en Nadeelcompensatie. De risico's op deze punten worden conform UOK, bijlage 3 "Risicoverdeling in de uitvoeringsfase", toegedeeld naar partijen.

##### Projectbeheersing

Ik vraag u de verantwoordelijk projectleider vanuit het ministerie [redacted] direct te informeren over verzoeken tot wijziging (VTW's) die wijzigingen van de in het programma van eisen vastgelegde scope en doorlooptijd van het project tot gevolg hebben.



V&W/DGP-2007/5798

Tevens hecht ik eraan dat het project meeloopt in de reguliere verantwoordings-  
systematiek door het project op te nemen in de kwartaalrapportage V&W – ProRail.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT



Camiel Eurlings



# Beschikking



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

10 juli 2007

Nummer

V&W/DGP/-2007/5798

Onderwerp

Vernieuwing openbaar-vervoerterminal Utrecht, in het kader het NSP -Utrecht

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Gelet op de Wet Infrastructuurfonds alsmede het artikel 2, lid 1 Besluit Infrastructuurfonds,

Besluit:

*Artikel 1 (gegevens aanvrager en project)*

Aan : - ProRail/Railinfrabeheer BV.  
- Postbus 2038  
- 3500 GA Utrecht

(hierna: ProRail) wordt een subsidie verleend ten behoeve van de het project openbaar-vervoerterminal Utrecht CS, zoals vermeld en beschreven in de subsidie-aanvraag dd 6 juli 2007 kenmerk NSP\_Ut/mr/20568426 hierna te noemen het project, met inachtneming van de navolgende artikelen. Deze subsidie is bestemd voor het realiseren van de scope van het project zoals bepaald in de Uitvoeringsovereenkomst tussen Rijk en Gemeente van 2 juli 2004, met daaraan toegevoegd 4.500 extra fietsenstallingplaatsen.

*Artikel 2a (subsidiebedrag planstudiekosten)*

Voor de gemaakte en nog te maken planstudiekosten ten behoeve van het project wordt een subsidie verleend in de vorm van een vast bedrag ad € 10.256.155,--. Dit bedrag kan, rekening houdend met het kasritme in deze beschikking en volgens artikel 16, in de eerst volgende declaratie worden opgenomen.

*Artikel 2b (subsidiebedrag realisatiekosten)*

De subsidie voor realisatiekosten wordt bepaald op € 255.450.524,-- prijspeil 2007, exclusief BTW.

*Artikel 3 (BTW)*

1. De BTW voor het project, zoals genoemd in artikel 1, is niet subsidiabel op basis van het Besluit Infrastructuurfonds.
2. ProRail neemt in de declaraties, genoemd in artikel 16, conform de Wet op de omzetbelasting 1968 de verschuldigde BTW over de in artikel 2 genoemde subsidie op.



*Artikel 4 (indexering)*

Het subsidiebedrag, genoemd in artikel 2b, wordt verleend op basis van het prijspeil 2007. Jaarlijks zal indexering van de nog niet betaalde voorschotten van het subsidiebedrag plaatsvinden. De Minister van Verkeer & Waterstaat (hierna: de minister) zal jaarlijks het indexcijfer vaststellen, rekening houdend met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI).

*Artikel 5 (Financiële meevallers en Inzetten batig saldo)*

Financiële meevallers worden eerstens ingezet voor dekking van het eventuele budgettekort, zoals blijkt ná aanbesteding van het project.

Indien na dekking van het financieel tekort een batig saldo optreedt, mag dit batig saldo worden ingezet voor het project ten behoeve van 'extra' wensen, mits deze passen binnen de Scope van het Project en niet strijdig zijn met afspraken in de Uitvoeringsovereenkomst. Daarbij dienen de in aanmerking komende wensen vermeld te zijn op de Lijst Besteedbare Meevallers, zoals bedoeld in artikel 9.3 van de Projectovereenkomst (POK) tussen ProRail en gemeente Utrecht d.d. 24 april 2007, en worden de afgesproken procedures van de POK gehanteerd. ProRail vermeldt in de in artikel 17 bedoelde rapportages als er besloten is een Besteedbare Meevaller in te zetten voor een dergelijk 'extra' wens.

*Artikel 6 (bodemsanering)*

1. Kosten voor bodemsanering zijn niet subsidiabel, indien ProRail of diens rechtsvoorganger aansprakelijk is voor de verontreiniging dan wel indien de kosten kunnen worden verhaald op derden. Indien ProRail kosten van bodemsanering ten laste van het project wil brengen, dient ProRail in (of in een bijlage bij) de voortgangsrapportages zoals bedoeld in artikel 17 te onderbouwen dat van aansprakelijkheid als bedoeld in de vorige volzin geen sprake is en dat kosten niet verhaald kunnen worden op derden.
2. De bepaling in het eerste lid is niet van toepassing, indien de bodemsanering onder het regime van de Stichting Bodemsanering NS valt.

**Voorwaarden**

*Artikel 7 (begrotingsvoorbehoud)*

De subsidie wordt verleend onder de voorwaarde dat voor het deel van de subsidie dat ten laste van een nog niet vastgestelde begroting voor het Infrastructuurfonds komt, voldoende gelden ter beschikking worden gesteld.

**Verplichtingen**

*Artikel 8a (realisatie Project)*

ProRail is verplicht om het Project te realiseren.



*Artikel 8b (aanvang Project)*

ProRail is verplicht met de uitvoering van het project te beginnen binnen 24 maanden na dagtekening van deze beschikking.

*Artikel 9 (aanbesteding)*

ProRail handelt in overeenstemming met de geldende EU-aanbestedingsrichtlijnen en nationale wet- en regelgeving met betrekking tot het plaatsen van opdrachten.

*Artikel 10 (functioneel en technisch programma van eisen)*

ProRail legt wijzigingen ten opzichte van de in artikel 1 genoemde bescheiden met invloed op de effectiviteit, de kwaliteit, de fasering en de kosten voor aanleg en voor beheer & instandhouding van het project, zoals wijzigingen in het functioneel programma van eisen en elementaire wijzigingen in het technische programma van eisen, vooraf aan de Minister ter goedkeuring voor. Voorstellen voor wijzigingen en goedgekeurde wijzigingen worden tevens gemeld in de rapportages, zoals bedoeld in artikel 17 van deze beschikking. Deze wijzigingen dienen tevens te worden goedgekeurd door de overige partijen van de Uitvoeringsovereenkomst volgens de in die overeenkomst afgesproken besluitvorming.

*Artikel 11 (bewaartermijn)*

De financiële en projectadministratie en de daarbij behorende stukken worden tenminste tien jaar na de subsidievaststelling bewaard.

*Artikel 12 (medewerking aan onderzoek naar besteding)*

1. ProRail is verplicht medewerking te verlenen aan een door of vanwege de minister te verrichten onderzoek naar de besteding van deze subsidie.
2. Ter controle op de rechtmatigheid van de besteding van de bij deze beschikking verleende subsidie Ingevolge artikel 5 van het Besluit taak DAD is ProRail verplicht medewerking te verlenen aan een onderzoek door accountants, werkzaam bij de departementale auditedienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
3. ProRail verleent toegang aan de personen, belast met het onderzoek, bedoeld in het eerste en tweede lid, en stelt hen in de gelegenheid alle relevante documenten en gegevens in te zien en daarvan kopieën te maken, dan wel deze voor nader onderzoek mee te nemen.

*Artikel 13 (communicatie)*

ProRail vermeldt in haar communicatie, zoals bouwboarden en nieuwsbrieven aan bewoners, dat het project mede gefinancierd wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.



## Voorschotverlening

### Artikel 14 (voorschotritme)

Op basis van de planning van het project en de meerjarencijfers van de begroting van het Infrastructuurfonds worden, met inachtneming van artikel 8, per kalenderjaar ten hoogste de volgende bedragen (exclusief BTW) aan voorschotten verleend:

2007	€ 22.700.000
2008	€ 58.800.000
2009	€ 58.800.000
2010	€ 58.800.000
2011	€ 37.800.000
2012	€ 16.800.000
2013	€ 12.006.679
Totaal	€ 265.706.679

### Artikel 15 (voortgang)

1. ProRail is verplicht de minister op de hoogte te stellen van eventuele veranderingen in de voortgang van het werk, zodat het voorschotritme kan worden aangepast.
2. Indien sprake is van een snellere voortgang van het werk dan waar artikel 14 in voorziet, kan in afwijking van dat artikel het bedrag dat ten hoogste aan voorschotten wordt verleend, worden verhoogd voor zover dat inpasbaar is binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. De rentekosten van de voorfinanciering ten gevolge van de versnelling worden niet vergoed.

### Artikel 16 (declaratie)

1. Voorschotten worden verleend per kwartaal op basis van in te dienen declaraties. Een declaratie is afgestemd op de gerealiseerde en geplande voortgang van het werk en is onderbouwd door een voortgangsrapportage van het betrokken project.
2. Een declaratie wordt binnen vier weken na afloop van het kwartaal ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, t.a.v. SSOF/organisatiecode 600, postbus 20906, 2500 EX Den Haag. In de declaratie zijn tenminste opgenomen de naam van het project, nummer en datum van deze beschikking, het SAP nummer voor het onder art. 2A vermelde bedrag MB 5000000724 en voor het onder art. 2B vermelde bedrag MB 5000000725, de declaratieperiode, het voorschotbedrag en het BTW-bedrag.
3. Het BTW-bedrag, bedoeld in het tweede lid, wordt tezamen met het voorschot betaald, mits ProRail voldoet aan de voorwaarden, zoals deze zijn vastgelegd in de brief van 19 augustus 2002, kenmerk DGP/SPO/U.02.02519, aan ProRail.

### Artikel 17 (voortgangsrapportage)

1. De voortgangsrapportage wordt binnen zes weken na afloop van het kwartaal ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal Personenvervoer, directie Spoor en is opgesteld conform het geldende model.
2. ProRail houdt VenW in de rapportage ook op de hoogte van de relatie met de gemeente.



*Artikel 18 (verantwoording)*

1. ProRail is verplicht jaarlijks binnen vier maanden na afloop van het betrokken kalenderjaar een financiële verantwoording van verleende voorschotten, voorzien van een accountantsverklaring, in te dienen.
2. De financiële verantwoording wordt opgesteld overeenkomstig de kostenposten zoals beschreven in de aanvraag. De accountantsverklaring wordt opgesteld overeenkomstig het geldende controleprotocol.

*Artikel 19 (opschorting voorschotten)*

1. Indien de in artikel 16 en 17 bedoelde declaraties en/of voortgangsrapportages niet tijdig of niet in goede orde worden ingediend, kan de verlening van voorschotten worden opgeschort, totdat deze alsnog naar genoegen van de minister zijn ingediend. Van opschorting wordt onverwijld mededeling gedaan aan ProRail.
2. Indien ProRail niet binnen vier maanden na afloop van het betrokken kalenderjaar de jaarlijkse financiële verantwoording als bedoeld in artikel 18 indient, worden geen voorschotten meer verleend, totdat alsnog naar genoegen van de minister aan de genoemde verplichting is voldaan. De minister kan op verzoek uitstel verlenen.

**Subsidievaststelling**

*Artikel 20 (aanvraag subsidievaststelling)*

1. ProRail dient binnen een jaar nadat het project in gebruik is genomen een aanvraag tot subsidievaststelling in. Deze aanvraag bevat een eindverslag en een financiële verantwoording van de totale projectkosten, voorzien van een accountantsverklaring alsmede een slotdeclaratie.
2. Binnen twaalf weken na ontvangst van de aanvraag beslist de minister omtrent de vaststelling van de subsidie.
3. Indien bij het verstrijken van de termijn, genoemd in het eerste lid, geen aanvraag tot vaststelling is ingediend, stelt de minister binnen twaalf weken de subsidie ambtshalve vast.

*Artikel 21 (voltooiing)*

Indien het project niet wordt voltooid, kan de minister de subsidie ambtshalve lager vaststellen.

**Betaling**

*Artikel 22 (voorschot)*

Een voorschot wordt betaald binnen vier weken na ontvangst van de declaratie.

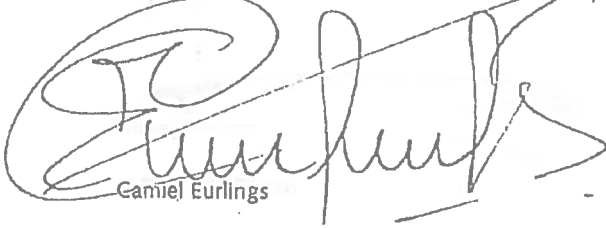
*Artikel 23 (subsidievaststelling)*

De subsidie wordt betaald binnen vier weken na dagtekening van de beschikking tot subsidievaststelling onder verrekening van betaalde voorschotten.



V&W/DGP-2007/5798

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



Camiel Eurlings

Bijlage :

1. Mededeling van bezwaar



**BIJLAGE 1: mededeling van bezwaar**

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag, waarop dit is bekendgemaakt, een bezwaarschrift worden ingediend. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, ter attentie van de Hoofd Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

## *Bijlage 2*

### *Eindrapport Commissie NSP's d.d. 6 juli 2009*

De voor ProRail beschikbare PEAT/AK dekking is tot dusverre op basis van standaard bepalingen berekend. De Commissie heeft vastgesteld dat dit voor de NSP's niet een toereikende en zelfs niet gewenste methode vormt. In het eindrapport Commissie NSP's (par. 4.2 aanbevelingen op korte termijn) wordt geadviseerd het tekort (voor NSP Utrecht € 13,2 miljoen) aan te vullen.





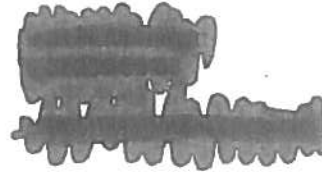
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directeur generaal Mobiliteit  
De heer drs. S. Riedstra  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum 6 juli 2008

Behandeld door  
Telefoonnummer

Onderwerp Eindrapport Commissie NSP's  
Oms kenmerk IP/COMNSP/1476296

E-mail



Geachte heer Riedstra,

Tijdens het vorige kwartaal overleg tussen U en de President-Directeur van ProRail heeft U besloten een Commissie in het leven te roepen bestaande uit drie vertegenwoordigers van ProRail en drie vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze Commissie kreeg tot taak een aantal conclusies te formuleren over de actuele stand van zaken bij en de beheersing van vijf NSP's (Breda, Utrecht, Arnhem, Rotterdam en Den Haag) en aanbevelingen te doen die zowel voor de lopende projecten als voor de toekomst tot een betere beheersing kunnen bijdragen. De Commissie zou voor het kwartaal overleg van 8 juli aan U moeten rapporteren. Hierbij treft U deze rapportage aan.

#### Conclusies

Uit de rapportage kunnen een aantal in het oog springende conclusies worden getrokken

- Het geraamde tekort tot einde werk voor volledige afbouw van de 6 onderzochte NSP's beloopt € 130 mln. Dit bestaat uit € 97 mln tot op dit moment (waarvan) en € 33,2 mln nog te verwachten indexeringseffecten. Vergeleken met het totaal budget van 670 mln. bedraagt het tekort 19%.
- De tekorten worden voor een groot deel (58%) veroorzaakt door het ontbreken van een goede indexeringssystematiek. Door verschillende (stropelige) procedures bij de verschillende actoren en onvoldoende mandatering van counterparts van de ProRail projectleiders treden vertragingen op. VenW betaalt op die manier de trage besluitvorming bij andere stakeholders.
- De verschillen tussen de indexeringsbijdrage van VenW en de werkelijke prijsstijgingen dragen voor 21% (€ 27,5 mln) bij aan het tekort.
- De tekorten worden deels veroorzaakt door de standaard projectfinanciering die niet is toegesneden op de complexiteit van de NSP's.
- Gelet op bovenstaande felten mag geconcludeerd worden dat de projecten in vergelijking met andere projecten van vergelijkbare complexiteit behoorlijk goed beheerst zijn.

- De NSP's zijn projecten die door hun aard complex zijn en waarbij een groot aantal actoren (Rijk, gemeentes, NS, ProRail) met verschillende belangen betrokken zijn. Het bijeenbrengen van die belangen dient in verschillende arena's te gebeuren.
- De projecten moeten meer dan tot nu toe in verschillende fasen worden onderscheiden. Na het DO dient feitelijk de uitvoeringsfase te starten met strikt scope management.
- VenW moet in de voorbereidingsfase Rijksbreed op afstand sturen en na vaststelling van het DO verder terug treden.
- De rollen van ProRail opdrachtgever, proces Integrator, opdrachtnemer en beheerder van de spoorweg Infrastructuur geven bij de andere stakeholders aanleiding tot verwarring. Die rollen zouden uit elkaar moeten worden getrokken.
- De projectteams verdienen lof voor inzet en kwaliteit, maar zijn voor de omvang van de projecten niet altijd adequaat ingericht. Dit betreft vooral niet technische aspecten. Het werken met de toch al niet eenvoudige en eenduidige overeenkomsten wordt daarmee extra moeilijk. Besluiten op optimale bemensing van de projectteams lijkt het paard achter de wagen te spannen.
- De mogelijkheden voor versoering anders dan drastische ingrepen lijken beperkt.

#### **Aanbevelingen**

De Commissie doet de volgende aanbevelingen:

##### **A Aanbevelingen voor kort termijn**

- Herbevestig ambitie en doelstellingen en het gezamenlijke belang van de actoren.
- Maak afspraken over "dreigende lichten" die financiële consequenties kunnen hebben. De Commissie raamt deze op € 78 mln.
- Zuiver het tekort van € 27,5 mln. op PEAT/AK aan.
- Er is geen universeel recept voor de oplossing van de problematiek van alle projecten gezamenlijk. Per project moet een strategie worden bepaald en de consequenties daarvan worden gewogen. Voortzetten, faseren met afronding van deeltrajecten of deelprojecten of zelfs stoppen.
- VenW dient zich t.o.v. NS en Gemeentes sterk te maken voor medewerking van die partijen en het voorkomen van het uitoefenen van hindermacht.
- Gebruik het eventueel oplossen van een financieel probleem bij de lopende projecten als hefboom voor aanpassing van besturing en overeenkomsten kader en aanvullende financiering door andere stakeholders.
- ProRail moet volstrekt transparant en coherent rapporteren. Voor strategische sturing door VenW is meer nodig dan alleen een cijferreeks.

##### **B Aanbevelingen voor de toekomst**

- Bezint voor u begint.
- Begroot reëel inclusief projectkosten en leg dit vast in begrijpelijke en werkbare overeenkomsten.

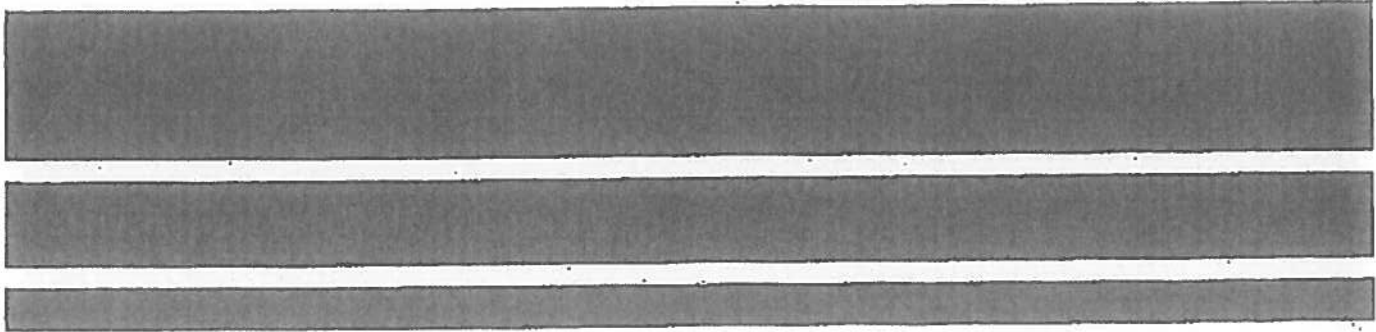
- Laat sturen door de partij die daarvoor in de betreffende fase van het project het best gesteld staat.
- Onderscheid naar fase waar het project doorheen moet. In de eerste bestuurlijke fase moet een harde scope worden vastgelegd waarvoor ook budget is.
- Scopewijzigingen alleen als de aanbrengeude partij ook voor budget zorgt.
- Leg een terugval optie vast. Wat wordt versoberd als er tegenvallers komen?
- Na vaststelling DO komt de uitvoeringsfase. Die vergt een andere besluitvormingsstructuur. Bestuurlijke actoren dienen dan terug te treden.
- Geef projectleiding voldoende mandaat en beman de projectteams kwalitatief en kwantitatief voor alle voorkomende taken.
- Kennis en kwaliteit van het projectmanagement is de belangrijkste variabele voor het al dan niet slagen van een project
- Houdt de rollen van opdrachtgever, integrator, opdrachtnemer ook in de uitvoering uit elkaar.

De Commissie acht het op zijn plaats om hier haar waardering uit te spreken voor de verkregen medewerking en informatie van de projectleiders van ProRail en de bij de NSP's betrokken ambtenaren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Namens de Commissie  
De Voorzitter







## Eindrapport Commissie NSP's

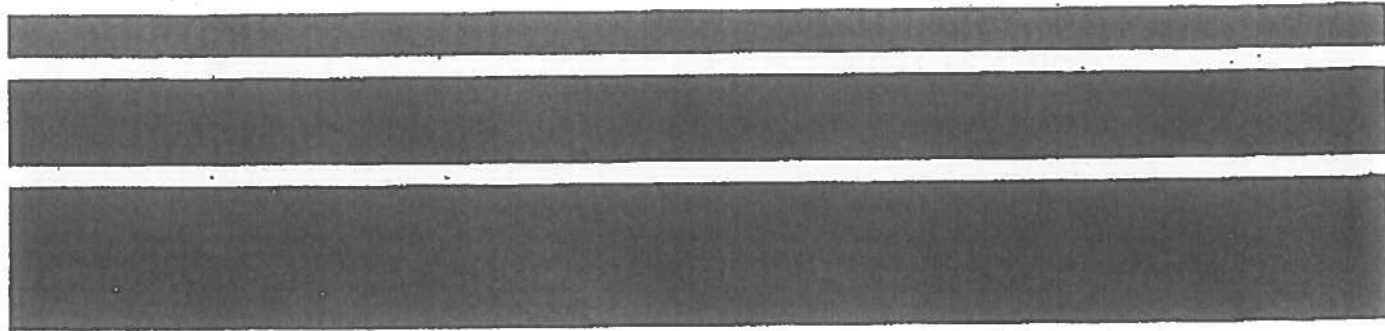


Definitief  
6 juli 2009



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**ProRail**



---

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
1.1	Nieuwe Sleutelprojecten	3
1.2	Aanleiding voor de onderzoekscommissie	3
1.3	Doelstelling	4
1.4	Opdracht	4
1.5	Beperkingen / scope	5
1.6	Beschikbare documentatie	5
1.7	Samenstelling van de Commissie	5
1.8	Methodie Commissie	5
1.9	Looswijzer	6
<b>2</b>	<b>ANALYSE VAN PROBLEMATIEK</b>	<b>7</b>
2.1	Bestuurlijk / Juridisch	7
2.1.1	Overeenkomsten	7
2.1.2	Opstelling NS	7
2.1.3	Hoe wil de Rijksoverheid sturen?	8
2.2	Projectsturing	9
2.2.1	Projectbeheersing	9
2.2.2	Mandatering	9
2.2.3	Rollen ProRail	10
2.2.4	Projectteams	10
2.3	Relatie VenW / ProRail	11
2.3.1	Relatie VenW / ProRail	11
2.3.2	Informatieverstreking door ProRail	11
2.4	Financieel	11
2.4.1	Financiële positie van de projecten	11
2.4.2	Project kosten Standaard tarief / Lange procedures	13
2.4.3	Indexering	13
2.4.4	"Dreigende Luchten"	14
2.4.5	Schoolheid tussen ambities en budgetten	15
2.4.6	Verisoberingsmogelijkheden	16
<b>3</b>	<b>AANBEVELINGEN</b>	<b>17</b>
3.1	Bestuurlijk / Juridisch	17
3.1.1	Bevestig ambities en doelstellingen opbouw	17
3.1.2	Start niet zonder stevige basis voor de samenwerking	17
3.1.3	De Aansturing van projecten moet de fase en de belangen reflecteren	18
3.1.4	De rol van NS	19
3.1.5	Kies voor contractvormen zoals een Opdrachtgevers Alliantie	19
3.1.6	Institutionele aspecten	19
3.2	Projectsturing	20
3.2.1	Laat rol van procesintegrator invullen door andere partij dan ProRail	20
3.2.2	Zorg voor krachtige Projectleiding en Bestuursstructuur	20
3.2.3	Bewaak continuïteit in het ProRail-projectteam	20
3.2.4	Investeer in raakvlak en omgevingsmanagement	20
3.2.5	Stel een heldere risicoverdeling op en voer rigide scopobehoor	21
3.3	Relatie VenW / ProRail	21
3.3.1	Bewaak de open relatie tussen ProRail en VenW	21
3.3.2	Vergroot transparantie en verbeter consistentie van financiële informatie	21
3.3.3	Hoe wil VenW sturen?	22
3.3.4	Advies aan VenW om haar rol als financier harder neer te zetten	22
3.4	Financieel	23
3.4.1	De dekking voor Indexeringstekort	23
3.4.2	Genoeg risicoserve voor 'onvoorzien onvoorzien' de "Dreigende Luchten"	24
3.4.3	PEAT / AK	24
<b>4</b>	<b>SAMENVATTING</b>	<b>25</b>
4.1	Conclusies	25
4.2	Aanbevelingen voor kort termijn	25
4.3	Aanbevelingen voor de toekomst	26
<b>5</b>	<b>COLOFON</b>	<b>27</b>

---

## 1 Inleiding

### 1.1 Nieuwe Sleutelprojecten

In 2000 initieerde het Ministerie van VROM de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP's), het volledig vernieuwen van de locaties die de Hoge Snelheids Trein zou bedienen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ondersteunde het initiatief. Voor het Rijk was het doel van deze projecten meerkledig:

- Het creëren van een kwalitatief volwaardige stop, "overstapmachines met voldoende kwaliteit" van de HSL, die toen nog twee trajecten kende, oost en zuid. Zowel in (architectonische) kwaliteit (VROM) als in functie en capaciteit (V&W).
- De sociale veiligheid en "leefbaarheid" rondom de stations te bevorderen.
- Het benutten van het geweldige bebouwingspotentieel rondom de stations.
- Het verspreken van de sociaal economische ontwikkeling rondom de stations.
- Het vergroten van het aandeel openbaar vervoer in de afweging auto/OV, het faciliteren van groei van het OV en het stimuleren van de "hub"-functie van de NSP's.

De NSP's behelzen de stationsgebieden van Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam Zuidas<sup>1</sup>. Andere projecten met NSP kenmerken zijn Amsterdam CS en de Spoorzone Delft.

Het initiatief is contractueel vastgelegd middels Uitvoeringsovereenkomsten (UOK), waarmee de uitvoeringsregie over de projecten primair bij de gemeenten is komen te liggen. In de UOK's is geregeld dat ProRail het projectmanagement over de stationsontwikkelingen voert en optreedt als gedelegeerd opdrachtgever c.q. aanbestedende dienst. De rol van VROM is beperkt, daar zij de subsidies hoeft overgemaakt en alleen de voortgang van de besteding ervan monitort. De rol van V&W is intensief doch op afstand, daar zij de besteding van haar financiering actief volgt en regelmatig aangesproken wordt op aanvullende financiering. NS, ten slotte, investeert in de commerciële voorzieningen van alle stations middels een generieke overeenkomst voor de vijf sleutelprojecten. In Breda investeert NS bovendien in het gebouw zelf, waarin appartementen en kantoren gehuust worden. In de meeste locaties ontwikkelt NS gebouwen.

### 1.2 Aanleiding voor de onderzoekscommissie

De NSP's worden geconfronteerd met vertragingen en kostenoverschrijdingen. Beheersbaarheid van deze projecten is dan ook veelvuldig onderwerp van overleg. Op initiatief van VenW is met ProRail een intensief traject ingegaan om een meer programmagerichte aanpak te krijgen voor de NSP's met meer grip op de projecten.

In dat kader is op 9 april 2009 tijdens het Kwartaal Overleg VenW – ProRail door de directeur ProRail de heer B. Klerk en de DG MO de heer S. Roodstra besloten een Commissie in het leven te roepen waarin beide partijen vertegenwoordigd zijn. De Commissie kreeg de opdracht een aantal conclusies te formuleren over de actuele stand van zaken en de beheersing van de projecten en aanbevelingen te doen die zowel voor de thans lopende projecten als voor nog te starten projecten tot een betere beheersing kunnen bijdragen. Deze aanbevelingen kunnen zowel financiële als bestuurlijk/organisatorische oplossingsrichtingen betreffen. De Commissie is gevraagd binnen twee maanden advies uit te brengen. De resultaten zijn geagendeerd voor het Kwartaal Overleg VenW – ProRail van 8 juli 2009.

---

<sup>1</sup> De Commissie heeft de opdracht om de projecten Arnhem, Breda, Rotterdam, Den Haag en Utrecht te bezien.



---

### 1.3 Doelstelling

VenW en ProRail hebben de commissie ingesteld met als doel aanbevelingen te verkrijgen tenaanzienende de NSP's beter beheersbaar te maken in termen van planning - tijd, geld en risico's.

Daarbij zou VenW de NSP's graag als geheel willen bekijken en de gemeenschappelijke problemen en mogelijke structurele oplossingsrichtingen, die de projecten in rustiger vaarwater zouden brengen voor het voellicht krijgen. ProRail heeft in het kader van een versterkte beheersbaarheid vooral als doelstelling de bestuurlijke kaders te onderzoeken die mogelijk tot oplossingen leiden.

Beoogd resultaat is een document met

- Een analyse van het probleem of de problemen (financieel en bestuurlijk organisatorisch)
- Een oordeel over de huidige stand van zaken bij de NSP's en de wijze waarop VenW wordt gerapporteerd en de mogelijkheid die het departement heeft om te sturen
- Het suggereren van oplossingsrichtingen

Aanbevelingen en conclusies dienen te worden gedragen door zowel VenW als ProRail.

### 1.4 Opdracht

De commissie heeft zichzelf de opdracht gesteld om de volgende elementen in beschouwing te nemen:

#### Bestuurlijk

- De veelheid aan partijen: VenW, VROMWWI, gemeente, ProRail, NS plus eventueel derden.
- De rol van de UOK's (Bestuurlijke uitvoeringsovereenkomsten; rijk - gemeente).
- De rol van SOK's (samenwerkingsovereenkomsten tussen bijvoorbeeld Gemeente - ProRail, Gemeente - NS en NS - ProRail).
- De relatie UOK's - SOK's - NS NSP Investeringsakkoord (raamovereenkomst).
- De relatie (na de UOK) tussen de stuurgroep rijk - gemeente en het overleg tussen de opdrachtgevers gemeente, ProRail, NS. Dit in het licht van de opdrachtgever - opdrachtnemer relatie.

#### Relatie ProRail/VenW

- De grondslag van de nota Basisstations: de financiële VenW bijdrage op basis van deze nota; de vraag of een basisstation in een grootstedelijk centrum gepast is en de vraag of qua functionaliteit minder geleverd kan worden dan aangegeven in deze nota.
- De rollen van ProRail bij NSP's als uitvoeringsorganisatie en aanbestedende dienst van VenW en als opdrachtgever en subsidieontvanger. Samenbundeling en scholding van rollen/taken.

#### Financiering en ontwerp

- Huidige stand van zaken m.b.t. de financiering van de projecten, verwachte tekorten en risico's.
- Het steeds opnieuw sluitend maken van de Business case: bij voorlopig ontwerp, bij definitief ontwerp (soms meerdere DO's), bij UOK, bij aanbesteding en bij gunning.
- De rol van de bouwmeesters (rijksbouwmeester, spoorbouwmeester, gemeentelijke bouwmeester).
- Het effect van de kwestie van indexatie (IBO) versus BDB Index (utiliteitsbouw).

#### Uitvoering

- De verschuiving van het zwaartepunt op bestuurlijk niveau (rijk - gemeente): van het zwaartepunt bij het rijk (initiatief fase) naar het zwaartepunt bij de gemeente (uitvoeringsfase). Bijkomend element is de financiële draagkracht en spankracht van betrokken gemeenten.
- Het verschil binnen het rijk: VenW blijft actief tot en met de realisatie; VROM trekt zich snel na de UOK terug.
- De wijze waarop geschillen tussen partijen (de overheidspartijen en de partijen in het opdrachtgeberaad) tot een oplossing worden gebracht.
- De mogelijkheden tot faseren van de projecten.
- Het prioriteren binnen de projecten, c.q. het opofferen van onderdelen ten gunste van andere delen.

---

## 1.5 Beperkingen / scope

### Institutionele aspecten

De commissie heeft, ook gelet op de beschikbare tijd, niet de mogelijkheid om de institutionele aspecten van deze problematiek te behandelen. Wel zal de commissie trachten de volgende elementen in beschouwing te nemen en te toetsen of in het verleden gemaakte institutionele afspraken in het licht van de praktijk bij de uitvoering van de projecten heroverweging verdienen:

- De vraag of standaard AK-afspraken tussen VenW en ProRail voor projecten met deze complexiteit reëel zijn.
- De institutionele afspraken tussen Rijk, NS en ProRail.
- De eigendomsverhoudingen op het station; inclusief de "(ver)bouw van het huis van een ander" en de NS - NSP Investeringsovereenkomst.

## 1.6 Beschikbare documentatie

In het kader van de bovengeschetste problematiek is door ProRail een integraal rapport over de NSP Projecten en op NSP gelijkende Grote Stationsprojecten opgesteld (ProRail, Unger et al., Stand van Zaken NSP Projecten, 19 maart 2009). Aan het rapport is in nauw overleg tussen projectleiders en coördinatoren van ProRail en VenW gewerkt.

Tijdens haar werkzaamheden heeft de Commissie aanvullende informatie gekregen in de vorm van het Memo "Film" Stand van Zaken NSP Projecten (ProRail, Unger et al., definitieve versie dd 1 juli 2009) dat een actualisering is van bovengenoemd overzicht.

De commissie had, naast dit basisdocument, inzage in overeenkomsten en periodieke rapportages van elk van de onderhavige projecten. Tevens had de commissie de mogelijkheid om de projectmanagers elke andere gewenste informatie te vragen.

In opdracht van het ministerie van VROM heeft het NIRO een literatuurstudie afgerond over de Nationale Sleutelprojecten (Niro/IKG RO, Vloering & van Ravesteijn, Literatuurstudie Nationale Sleutelprojecten, 4 juni 2009). De commissie heeft kennis genomen van dit rapport.

## 1.7 Samenstelling van de Commissie

De commissie bestaat uit de volgende leden:

1. B. (Berit) de Rutter, Voorzitter, Adviseur ProRail
2. H. (Henk) van Dijk, ProRail
3. W. (Wim) Knoppers, ProRail
4. M.J.A. (Marco) Zeeman, VenW DGMO
5. A.J. (Andre) Belonje, VenW FMC
6. H.J. (Johan) van Vulpen, Rijkswaterstaat

Het secretariaat van de Commissie is gevoerd door ProRail, R.H. (Robbert) Vroomen.

## 1.8 Methode Commissie

In de periode die de Commissie tot haar beschikking had is zij 4 maal bij elkaar gekomen. Daarnaast hebben in deze periode bilaterale overleggen plaatsgevonden tussen leden van de commissie en alle vijf projectleiders teneinde in detail op de projecten te kunnen ingaan en na te gaan of algemene conclusies mogelijk zijn dan wel dat alle projecten grotendeels op zichzelf staan in hun problematiek. Ook is er overleg gevoerd met een aantal ambtenaren van het Ministerie die direct of indirect bij de NSP's betrokken zijn of zijn geweest. De bevindingen en aanbevelingen die uit deze verschillende overleggen zijn verkregen, zijn samengebracht in dit rapport.

---

Het is gezien de zeer beperkte tijd die de Commissie tot haar beschikking had niet mogelijk gebleven om alle geplande onderwerpen te behandelen of al het geplande overleg te voeren. Dit geldt bijvoorbeeld de kwestie van de uitputting van het budget voor extra NSP kwaliteit.

Ook was het helaas niet mogelijk met de bouwmeesters te spreken. De Commissie betreurt dat maar is van mening dat dit manco de in het navolgende gestelde niet wezenlijk zou veranderen.

#### 1.9 Leeswijzer:

In onderstaande hoofdstukken zijn voorbeelden opgenomen in grijze kaders

Voorbeeld

Conclusies zijn opgenomen in een witte box.

Conclusie

---

## 2 Analyse van problematiek

### 2.1 Bestuurlijk / Juridisch

#### 2.1.1 Overeenkomsten

Het lijkt niet mogelijk om een strakke lijn in de bestuurlijk/juridische problemen te ontdekken. Ieder van de projecten kent een eigen bestuursstructuur en een eigen (veelheid) aan bestuurlijke samenwerkingsovereenkomsten en uitvoeringsovereenkomsten.

Wel kan worden gesteld dat, bij een aantal projecten deze overeenkomsten hetzij niet volledig zijn, of in de praktijk niet volledig worden nageleefd dan wel zo ingewikkeld zijn dat er niet, of moeilijk mee valt te werken. Zo is het bij enkele projecten tot op de dag van vandaag niet duidelijk waarvoor de ProRail projectleider feitelijk verantwoordelijk is. Bij het project Arnhem is de rolverdeling tussen de projectleiding en de Stuurgroep Rijk/Gemeente onvoldoende helder. Bij Breda is Twijnstra & Guddo nog bezig de projectstructuur te ontwerpen.

De Commissie heeft de indruk dat bij de meeste gevallen de combinatie van externe druk en de eigen wens te laten zien wat men kan, ertoe geleid heeft dat men te snel is begonnen. Porté en consequenties van overeenkomsten en financiering lijken niet allemaal goed te zijn overzien.

Ook bestaat in een aantal gevallen (Breda, Den Haag) ontevredenheid over de inhoud en praktische toepasbaarheid van de verschillende overeenkomsten. Aanpassing van deze overeenkomsten zal gezien de belangen van partijen en de lessen uit het verleden niet eenvoudig zijn en tijdrovend. Alleen om die reden al is het govaar van verdere vertraging en dus kostenstijging aanwezig.

Het alternatief, toch maar doorgaan met de huidige overeenkomsten is evenmin aantrekkelijk. Door dat te doen valt ProRail andermaal in de val van te snel, op basis van onduidelijke afspraken aan het werk te gaan. Mogelijk dat er kansen zijn tot aanpassing en verbetering van de overeenkomsten als met andere partijen afspraken moeten worden gemaakt voor de verdere voltooiing van de NSP's

- De onderliggende overeenkomsten zijn kennelijk in de praktijk niet altijd even handig
- De project structuur en verantwoordelijkheden zijn (Breda, Arnhem) tot op de dag van vandaag niet helder

Er bestaan verschillende ambities van de betrokken partijen. Waar het van het grootste belang zou zijn de NSP's in gezamenlijkheid te ontwikkelen gaat iedere partij toch voor het eigen onderdeel of de eigen wensen.

Voorbeeld: Gemeente Utrecht wil de OVT omdat het de sleutel is voor de ontwikkeling van het hele binnenstadsplan.

Gemeente Rotterdam haalt zijn gelijk via de bouwvergunning om alsnog NSP kwallet binnen te halen en daarmee ProRail en Rijksoverheid opzadelend met een financieel tekort.

#### 2.1.2 Opstelling NS

De rol van de NS bij de projecten is een verhaal apart. Waar oorspronkelijk NS en ProRail de ambitie leken te delen om op een aantal plaatsen in ons land hoogwaardige, toekomstbestendige transferpunten te realiseren, vertoont NS thans op sommige plaatsen monopolistisch gedrag dat er uitsluitend op gericht lijkt de

elgen commerciële en vastgoeddoelstellingen te waarborgen. Zij stelt zich zeer zakelijk en vaak als gedupeerde op zoals in Utrecht en Den Haag. De overeenkomsten die tussen Rijk en NS midden jaren negenig zijn gesloten geeft NS daartoe de ruimte. Dit is feitelijk niet acceptabel. De NS ontwikkelt een grote hindermacht die tot vertraging in de projecten leidt en daarmee tot hogere (project)kosten die voor rekening van VenW/ProRail zijn.

De NS krijgt straks gratis een enorm bedrag aan schitterende stations op de balans en meet zich daartegenover de slachtoffer rol aan. VenW zou zich t.o.v de NS veel sterker moeten opstellen om dit gedrag te corrigeren.

**Hoe stelt NS zich op:**

In Utrecht heeft NS een zwaarte ingedient als gedupeerde tegen de stationsontwikkeling Utrecht CS omdat geclaimd wordt dat de waarde van het NS Hofdkanaloor mogelijk wordt aangetast.

In Den Haag heeft de Gemeente inmiddels al bijna 6 mln aan NS moeten vergoeden wegens gederfde inkomsten van de winkeltjes die oorspronkelijk in de stationshal stonden. De realisatie van de OVT is eigenlijk volstrekt afhankelijk van de voortgang van NS bij het realiseren van omliggend gebied.

**2.1.3 Hoe wil de Rijksoverheid sturen?**

De Stuurgroepen zijn bij de projecten kwantitatief dun bezet. VenW, dat ook nog geacht wordt de belangen van VROM te vertegenwoordigen, heeft beperkte middelen om alle projecten intensief bij te lopen. Daarbij komt nog de handicap dat waar VenW in de Stuurgroepen veelal op ambtelijk niveau vertegenwoordigd is, de gemeente soms door een wethouder is vertegenwoordigd die in voorkomende gevallen wel de weg weet naar het hoogste ambtelijke of politieke niveau. Dit vertraagt de snelle en eenduidige besluitvorming.

De commissie merkt op dat VenW in de verschillende NSP's op verschillende wijze acteert en betrokken is bij de besluitvorming. In een aantal projecten heeft VenW een groot deel van de operationele besluitvorming gedelegeerd naar ProRail. In andere projecten speelt VenW een prominente rol in een groot deel van de besluitvorming. Voorzichtige conclusie is dat daar waar VenW meer afstand tot het project betracht, zij minder vaak wordt gevraagd (financieel bij te springen).

Het team dat vanuit VenW de aansturing van de NSP's verzorgt is beperkt in verhouding tot de politieke druk die op de projecten ligt en de omvang en complexiteit van de projecten. De verantwoordelijkheid voor aansturing van de vijf NSP-projecten ligt in de praktijk bij een viertal personen.

Dit betekent onherroepelijk dat het Ministerie op hoofdlijnen de regie over de projecten moet voeren en zich niet moet laten verleiden om zich in detail met de projecten bezig te houden. Zij zal deze regie alleen kunnen voeren op basis van een heldere en consistente strategie.

Voor alle projecten vindt de aansturing plaats via Stuurgroepen waarin in ieder geval de gemeente en namens het Rijk VenW vertegenwoordigd zijn. ProRail is meestal slechts adviseur van de Stuurgroep.

De opzet via Stuurgroepen heeft tot gevolg dat in sommige gevallen een partij stemrecht heeft over delen van het project waarvoor zij geen financiële verantwoordelijkheid draagt.

In Rotterdam hebben VenW en gemeente elk 50% stemrecht in de stuurgroep terwijl de gemeente geen financiële verantwoordelijkheid draagt over de OVT. De gemeente beslist op dit manier mee over de aanbesteding van de OVT terwijl ze niets bijdraagt.

In Den Haag bestaat de Stuurgroep uit Rijk en Gemeente waar eigenlijk ook de NS zou moeten aanschuiven. Immers de stationshal kan niet worden afgebouwd zonder medewerking van de NS.

---

Door de NS mede verantwoordelijk te maken voor het totaal wordt voorkomen dat NS zich in de rol van gedupeerde manoeuvreert en haar aanzienlijke hindermacht in het geding brengt. De NS doet dit in een aantal gevallen (Utrecht, Den Haag) wat tot aanzienlijke verhogingen leidt en tot kostenstijging.

De vraag is gewettigd of VenW niet na goedkeuring van het DO terug moet treden uit de Stuurgroep

- Vorkeer en Waterslaat moet zowel uit principe als uit praktische overwegingen op afstand sturen en dus de regie vanuit de Rijksoverheid over de projecten voeren. VenW moet zich niet laten vertelden zich in de diepte met de projecten te bemoeien. Hoe meer bemoeienis hoe meer verantwoordelijkheid.
- ProRail als projectcoördinator moet op een wijze rapporteren die het VenW mogelijk maakt de regierol te spelen.
- De samenstelling van de Stuurgroepen reflecteert niet altijd de posities van de stakeholders
- Met de goedkeuring van het DO zou VenW terug moeten treden uit de betreffende Stuurgroep

## 2.2 Projectsturing

### 2.2.1 Projectbeheersing

Na goedkeuring van het DO gaat een project feitelijk een nieuwe fase in waarbij wijzigingen eigenlijk binnen het scope management moeten worden beschouwd en behandeld. Dat blijkt bij de vijf onderzochte niet altijd projecten zo te gaan. Het DO wordt opgevolgd door een gewijzigd DO en dat vervolgens nog een aantal malen. Al die tijd blijft de oorspronkelijke structuur van de aanloopfase bestaan, waarbij alle partijen hun mening geven en invloed proberen uit te oefenen ook over onderwerpen waarover ze feitelijk niet gaan.

Voor een goede projectbeheersing is het noodzakelijk dat onderkend wordt dat een project uit een aantal fasen bestaat die ieder hun eigen aansturingstructuur met verschillende accenten kennen. De uitvoeringsfase vergt een nieuwe arena met aangepaste sturing t.o.v. de voorbereidende fase.

### 2.2.2 Mandatering

Bij een aantal projecten is de mandatering van projectleiders bij ProRail of counterparts bij de gemeente niet goed geregeld waardoor veel vertraging ontstaat. Hier wreekt zich het feit dat de NSP's qua omvang en complexiteit voor de gemeenten projecten van "once in a lifetime" zijn. De mandatering van gemeenten is daarop niet aangepast. In sommige gevallen (Breda) zit de projectleider laag in de hiërarchie van de gemeente. Dit betekent dat bij optredende problemen de counterparts van de ProRail projectleider een heel beslissingscircuit moet doorlopen. Al die tijd draait het project met bijkomende kosten gewoon door. Omdat de projectkosten voor rekening van VenW/ProRail zijn betekent dit de facto dat VenW de trage besluitvorming bij de andere stakeholders financiert. De Commissie heeft het gevoel dat dit niet de bedoeling kan zijn.

- De mandatering van de projectleider voor de uitvoering van de OVT-Bus in Arnhem bedraagt € 100.000,-. Voor ieder hoger bedrag moet men terug naar de gemeente die naar de gemeenteraad moet. Tenslotte zijn in een aantal gevallen rollen en verantwoordelijkheden van stuurgroepleden, projectleiders of vertegenwoordigers van de betrokken stakeholders niet helder gedefinieerd.
- De projectleider namens de gemeente in Breda beschouwt zich primair verantwoordelijk voor de technische uitvoering. Bestuurlijke en financiële zaken moeten binnen het gemeentelijke apparaat worden behandeld.

### 2.2.3 Rollen ProRail

De combinatie van rollen van ProRail als opdrachtnemer, gedelegeerd opdrachtgever en procesintegrator wordt door de projectleiders zelf in de praktijk niet als storend ervaren. Toch verdient het overweging voor de zuiverheid van de besluitvormingsstructuur een schieding tussen de rollen aan te brengen. Immers ook al meent ProRail heel goed onderscheid te kunnen maken, voor de andere stakeholders zou dat wel eens anders kunnen liggen en veel onduidelijkheid opleveren.

Voor de integratorrol lijkt moeilijk te spelen als je als organisator zelf ook direct belanghebbende en uitvoerder bent bij de te nemen besluiten.

Waar naast de projecten natuurlijk ook de normale beheersrol van de spoorweg infrastructuur speelt, lijkt in alle gevallen een heldere schieding te zijn aangebracht tussen enerzijds de geldstromen voor het NSP en de "normale" beheersactiviteiten ter plaatse. Anders dan bij aanvang van de werkzaamheden van de Commissie werd verwacht lijken zich hier geen problemen voor te doen.

Een helder onderscheid in de rollen heeft ook een voordeel bij de financiering van de projectkosten die door alle projectholders als te krap wordt beschouwd. VenW financiert een standaard percentage voor de Apparatskosten over de aanneemsom. Nog los van de vraag of dat bij dergelijke complexe projecten een hanteerbare norm is kan bij de onderscheiden rollen van ProRail (regulator werk, opdrachtgever, procesintegrator) een bijbehorende financieringsstroom worden gedefinieerd. Dit bevordert de transparantie omdat duidelijk wordt welke bedragen met welke activiteiten zijn gemoeid.

- De verschillende rollen die ProRail in de projecten speelt opdrachtgever, procesintegrator en opdrachtnemer en beheerder van de infrastructuur kan tot onduidelijkheden leiden bij de andere stakeholders.
- De bij deze rollen behorende financiering komt ook uit verschillende bronnen

### 2.2.4 Projectteams

De bemensing van de projecten is in een aantal gevallen kwantitatief en kwalitatief te dun. Dat wil niets zeggen over de kwaliteit en de inzet van de huidige bezetting van de Projectteams. Integendeel op dit moment is ProRail maar beperkt in staat de teams zo in te richten dat zij haar rol als procesintegrator en spoorse bouwer naar volle tevredenheid kan vervullen. De AK-bijdrage op het VonW-dool van de financiering is hiervoor te beperkt. De NSP's zijn door hun aard, locale en bestuurlijke omgeving complex.

Een sterk Projectteam is noodzakelijk om de projecten tot een goed einde te brengen. Het daarop bezuinigen is 'pound foolish en penny wise'.

Voor projecten als de NSP's lijkt het wenselijk de project organisatie zo sterk mogelijk op te tuigen. Vaardigheden die niet primair technisch zijn moeten worden aangevuld omdat een goede interactie tussen projectteam en overige stakeholders beslissend kan zijn voor het succes van de projecten. Dergelijk hoogwaardig project-, contract- en raakvlak management kost geld maar zal een goede investering blijken te zijn. communicatie noodzakelijk voor draagvlak bij project partners en bij bevolking.

NSP Breda bestaat voor 80% uit onroerend goed gefinancierd door NS. Wegens gebrek aan in-house kennis heeft ProRail teamleden met vastgoed achtergrond ingehuurd. Daarvoor moet het formale proces van ProRail worden doorlopen. Vergelijkbare functies binnen ProRail liggen op het vlak van huisvesting. De beloning voor die functies is niet helemaal van het niveau dat in de vastgoedsector gebruikelijk is. Dat levert dus veel gedoe op voor de noodzakelijke kennis beschikbaar komt.

---

## 2.3 Relatie VenW / ProRail

### 2.3.1 Relatie VenW / ProRail

De relatie tussen de projectleiders van ProRail en VenW wordt in alle projecten als goed omschreven. In het algemeen voelt men zich gesteund door het departement. Zeker op dossiers als externe veiligheid. Waar echter VenW dicht op het project wil zitten en op die wijze tamelijk direct wil sturen gaat het mis. Hoe groter de betrokkenheid hoe meer VenW het moeras van de dagelijkse beslommeringen wordt ingetrokken. Om dat echt goed te kunnen managen zou het ministerie over een uitgebreide staf moeten beschikken. Dit is niet het geval. De betrokken medewerkers doen hun uiterste best maar met de bestaande bezetting is directe detailsturing van de projecten een illusie. Natuurlijk is er een relatie met de financiële problematiek rond de NSP's. Hoe groter de zorgen over de financiën hoe groter de neiging bij het ministerie om zich met de gang van zaken direct te bemoeien. Daaraan moet zo veel mogelijk weerstand worden geboden. Daar staat dan tegenover dat VenW over glasheldere eenduidige en frequente informatie moet beschikken. Alleen op die wijze ontstaat onderling vertrouwen en kan iedereen de rol spelen die het beste bij hem past

### 2.3.2 Informatieverstrekking door ProRail

Het bleek nog niet zo eenvoudig om alle getallen op een noemer te brengen. Veel getallenreeksen zoomen rond en alleen dat al geeft bij VenW een "unhelmisch" gevoel. Ook de commissie is geconfronteerd met wisselende cijferreeksen en moet voor deze rapportage uitgaan van de laatst verkregen info die mogelijk nog niet helemaal stabiel is. De verschillen zijn echter van een orde die algemene conclusies op dit moment niet in de weg staan.

## 2.4 Financieel

Een van de voornaamste doelstellingen van de Commissie NSP's, zo niet de voornaamste doelstelling was om duidelijkheid te krijgen over de omvang van de dreigende of reeds ontstane tekorten op de projecten, de oorzaken daarvan en de vraag welke mogelijke onprettige verrassingen nog achter de horizon liggen.

### 2.4.1 Financiële positie van de projecten

In onderstaande overzicht is een opsomming gemaakt van de tekorten over de NSP's, voor zover die over VenW vallen.

NB: Deze tabel dient als volgt geïnterpreteerd te worden:

- Kolom A laat het reeds opgetreden projecttekort zien, inclusief PEAT en inclusief, reeds opgetreden, niet gecompenseerde prijsstijgingen.
- Kolom B laat het PEAT-tekort zien (prognose einde werk) welke deel uitmaakt van het getal genoemd in kolom A.
- Kolom C laat zien het geprognoseerde verschil vanaf heton tot einde werk tussen de werkelijke kostenstijging en de indexering conform IBOI, waarbij wordt opgemerkt dat alleen voor project Utrecht ook de indexering van dit verschil in het verleden is meegenomen. Voor de overige projecten is het in het verleden opgelopen verschil verwerkt in kolom A.



Project	A Projecttekort totaal		C Prognose van verschil werkelijke kostenstijging en Indexatie conform IBOI, Heden - einde werk
		B Verschil tussen AK-budget en PEAT-uitgaven	
Arnhem Afhankelijk van keuze:			
- afronden met fase 1 (dus géén fase 2)	Geen tekort, indien uitgegaan wordt van volledige beschikking.	nihil	Aandeel V&W: circa € 1 mln
- volledig afronden (dus incl. fase 2)	Circa € 25 mln	€ 4 mln	Circa € 7,1 mln Aandeel V&W: € 3 mln
Breda	€ 9 mln	€ 6 mln	€ 6,5 mln
Den Haag	€ 13 mln (dekking gemeente)	nihil	Tekort t/m 2009 is gedekt door gemeente.
Rotterdam	€ 20 mln (herstel project tot normaal bouwbudget; incl onvoorzien)	€ 4,5 mln	€ 4,7 mln
Utrecht	€ 13 mln (exclusief 30 mln reeds opgetreden en gerapporteerd Indexeringsverschil periode 2003-2008)	€ 13 mln	€ 18 mln
Totaal Generaal (ten laste van VonW)	€ 67 mln  Dit bedrag reduceert tot € 42 mln indien Arnhem fase 2 niet wordt gebouwd.  Dit bedrag telt op tot € 97 mln, indien reeds opgetreden indexerings verschil Utrecht in deze kolom wordt meegenomen.	€ 27,5 mln	€ 33,2 mln

Bron: Memo 'Ilm' aan commissie NSP's, ProRail, dd 3 juli 2009. Bedragen ex BTW

Er zijn drie totaalbedragen voor kolom A:

- Het totaal met de volledige scope in project Arnhem (dus fase 1 én fase 2); € 67 mln
- Het totaal met de scope in project Arnhem beperkt tot fase 1; € 42 mln.
- Het totaal met de volledige scope in project Arnhem en, opgeteld in deze kolom, de in periode 2003-2008 opgelopen verschil tussen de werkelijke prijsstijgingen en de indexering conform IBOI voor project Utrecht; € 97 mln.

Het totale tekort inclusief Arnhem fase 2 (aandeel V&W, tenzij anders vermeld) wordt gevormd door de sommatie van kolommen A en C; € 130 mln, exclusief BTW. Daarbij moeten een paar dingen worden bedacht:

A In de eerste plaats is in dat tekort een aanzienlijk bedrag is verwerkt dat feitelijk is veroorzaakt door het ontbreken van een adequate regeling voor de indexatie van de bouw- en projectkosten van de projecten

---

(m.u.v. Utrecht). Uit gegevens die de Commissie ter beschikking stonden blijkt dat het tekort op het  
bouwbudget voor 58% valt toe te schrijven aan de indexeringsproblematiek.

B In de tweede plaats wordt de beschikking voor de bijdrage van VenW gebaseerd op 'het standaard  
station'. Daar is bij de NSP's natuurlijk geen sprake van zodat potentieel reeds bij de initiale beschikking het  
gevaar van overschrijding op de loer ligt

C In de derde plaats wordt de AK-vergoeding bepaald uitgaande van een standaard opslag voor  
PEAT van 17,5%. In onderstaande paragraaf wordt beloofd dat een dergelijke standaard benadering niet  
spoor met de omvang en complexiteit van de NSP's.

Gelet op bovenstaande felten mag geconcludeerd worden dat de NSP-projecten in vergelijking met  
andere projecten van vergelijkbare complexiteit behoorlijk goed beheerst zijn. Deze aspecten zijn in  
onderstaande paragrafen verder toegelicht.

#### 2.4.2 Project kosten Standaard tarief / Lange procedures

Uit het bovenstaande overzicht blijkt dat de bouw en projectkosten over de vijf betrokken NSP's op dit  
moment een tekort vertonen van € 42 mln (inclusief 2<sup>o</sup> fase Arnhem € 67 mln.). Dat lijkt op zichzelf een forse  
overschrijding maar daar passen enkele kanttekeningen bij.

De oorzaak van het ontstaan van verschillen op dit vlak is deels de systematiek van vergoeding. VenW  
hanteert standaard een opslag van 17,5% voor PEAT kosten. De vraag is of dit bij projecten als de NSP's  
verstandig is. De standaard systematiek is bedoeld voor standaard spoorwerk van ProRail. In de gevallen  
van de NSP's is sprake ingewikkelde projecten met talloze bijzondere raakvlakken (bestuurlijk, onroerend  
goed, bouw, omgeving etc) die qua aard en omvang niet onder standaard werk gerangschikt kunnen worden.

Een tweede oorzaak voor overschrijdingen bij de projectkosten zijn de soms taale procedures die moeten  
worden afgewikkeld. Nu zijn er bij ieder project wel "taale"procedures maar bij de NSP's is door de aard van  
de projecten en de vele stakeholders wel een heel grote complexiteit. Zo gaat de afwikkeling van het VTW  
proces te traag waardoor de projectkosten stijgen. Dit betekent overigens niet dat de schuld hiervan  
uitsluitend bij bijvoorbeeld Stuurgroepen ligt. Ook de interne procedures bij de stakeholders die met scope  
wijzigingen komen zijn hier debet aan. Het gevolg is echter hetzelfde: Verhoging en dus hogere kosten.  
Er dient overigens bij alle projecten nogmaals gezegd te worden dat er een duidelijke VTW procedure is  
ingericht met afspraken over termijnen of besluitmomenten waarop door gemandateerde  
vertegenwoordigers van Rijk of Gemeente besluiten over de financiering van voorgestelde scope wijzigingen  
wordt beslist. Het moet vervolgens ook duidelijk zijn dat bij afwijzing de scopewijziging niet wordt  
doorgevoerd.

Een derde oorzaak is dat de projectteams van de verschillende stakeholders wel heel goed geverseerd zijn  
voor technische vraagstukken maar dat hun bemensing t.a.v. bestuurlijk, juridische vraagstukken voor  
verbetering vatbaar lijkt.

#### 2.4.3 Indexering

Een belangrijke oorzaak voor de tekorten op de NSP's wordt gevormd door de indexeringsystematiek of  
beter gezegd het ontbreken daarvan.

De projecten kennen zeer verschillende indexeringsmethodieken. Zo heeft VROM haar bijdrage destijds  
overgemaakt zonder indexering, of misschien wel inclusief een geraamde indexering, maar in ieder geval  
een vast bedrag. Ook een aantal gemeentes kennen geen indexering op hun bijdragen, terwijl VenW  
indexeert volgens de zogenaamde IBOI systematiek. Het resultaat hiervan is echter dat de werkelijkheid bij

---

projecten als de NSP's, die zich over vele jaren uitstrekken en door de vertragingen als gemeld, nog over veel meer jaren dan oorspronkelijk voorzien, beschikbaar budget en werkelijke kosten steeds verder uiteen gaan lopen. De macro-prijsonwikkeling van overheidsinvesteringen en micro-prijsonwikkelingen van NSP-investeringen zijn hier niet met elkaar in overeenstemming. Achteraf kan misschien gesteld worden dat VenW en ProRail zich hiervan meer en eerder bewust hadden moeten zijn. Maar dat is op dit moment hooguit een leernmoment voor toekomstige projecten.

Het lijkt niet reëel te veronderstellen dat ProRail al deze prijsverschillen binnen het bouwbudget weet op te vangen. Weliswaar is de markt op dit moment zodanig dat aantrekkelijke bodingen op de werken mogen worden verwacht, maar dat wil niet zeggen dat dit zo blijft. Alleen al de prijzen voor materialen zullen bij aantrekken van de economie weer omhoog gaan.

ProRail en VenW zijn op dit vlak trouwens elkaars bondgenoten, omdat beide aan de IBOI systematiek door de Minister van Financiën worden gehouden.

De Commissie is niet in staat dit probleem op te lossen. Zij constateert echter dat het voor de Minister van VROM wel heel gemakkelijk is om zich aan deze discussie te onttrekken. Bij projecten als Arnhem en Breda gaan de volgende fasen vooral over de inpassing van de NSP's in het stedelijk gebied. Typisch VROM verantwoordelijkheid zou je zeggen. Uitgaande van de veronderstelling dat het de wens is de NSP's te voltooien, komt het enigszins vreemd voor dat aanzuivering van het tekort terzake uitsluitend ten laste van begrotingsonderdelen van VenW zou moeten komen. De primaire gedachte blijft om de NSP's met Gemeentes, NS, ProRail en Rijksbreed af te bouwen. Mochten partijen om welke reden dan ook daartoe niet in staat zijn dan zou een mogelijkheid zijn om voor Arnhem af te zien van fase 2 en in Breda spoortunnel en stallen te bouwen inclusief de voorbereiding voor (latere) bouw van woningen en kantoren. Het mag duidelijk zijn dat dit tot de nodige ophef zal leiden. De Commissie ziet echter wel mogelijkheden, zeker voor Breda waar in de slagschaduw van NS kan worden geopereerd een dergelijke strategie te ontwikkelen. De ontwikkeling van zo'n strategie viel buiten scope en tijdsbestek van de Commissie

De oplossing van dit vraagstuk op welke wijze dan ook zal zeker de betrokkenheid van bewindslieden vergen.

#### 2.4.4 "Dreigende Luchten"

Er was de Commissie veel aangelegen om een zo compleet mogelijk beeld te schetsen van de financiële problematiek. Om die reden is de projecthouders gevraagd een oordeel te geven over de omvang van risico's die op dit moment nog niet onder het normale kopje "Risico Onvoorzien" vallen, maar waar toch een zeker beeld van bestaat qua aard en omvang. Deze risico's liggen thans nog achter de horizon, maar zouden zo maar kunnen verschijnen. Het zijn als dreigende luchten van buien die wellicht gewoon over drijven, maar evengoed voor wateroverlast kunnen zorgen. Daarop moet men voorbereid zijn.

Een optelling van de geraamde bedragen is in onderstaande tabel weergegeven.

Project	Raming voor "onvoorzien onvoorzien"
Arnhem Afhankelijk van keuze:	
- afronden met fase 1 (dus géén fase 2)	nihil
- volledig afronden (dus incl. fase 2)	Advies projectmanager op basis van herijking directieraming, niet gegunde Inschrijving Züblin en huidige aanbesteding fase 1: € 4 miljoen
Breda	Vooraf risico's terzake externe veiligheid, planologie en complexe besluitvorming: € 10 miljoen
Den Haag	Advies projectmanager op basis van niet gegunde Inschrijving Bestx: € 10 miljoen
Rotterdam	Advies projectmanager op basis van risico's veiligheidsdossier (10 mln), plus herstel huidige onvoorzien (6 mln): 16 miljoen
Utrecht	Advies projectmanager op basis van risico's brandveiligheid vloer OVT en ontwikkelingen externe veiligheid in Rotterdam: 25 miljoen
Totaal Generaal	€ 65 mln

Bron: Memo 'Film' aan commissie NSP's, ProRail, dd 3 juli 2009 Bedrag ex BTW

De Commissie zou aan deze bedragen een bandbreedte van 20% willen verblinden. Met name aan de projecten Arnhem, Breda en Utrecht kunnen risico's worden gelleerd op het vlak van externe veiligheid en het gebrek aan besluitvorming bij stakeholders die grote consequenties kunnen hebben en daarmee het geraamde bedrag te boven gaan. Bij Rotterdam is recent besloten dat de NSP kwijtelt uit het herziene bouwbudget moet worden gerealiseerd. Het risico is groot dat dat niet zal kunnen en er opnieuw een gat in de financiering ontstaat.

Het op deze wijze geraamde onvoorzien onvoorzien belooft tussen € 52 mln en € 78 mln (bij bandbreedte van 20%). Dat is een aanzienlijk bedrag. Het geeft echter een extra zekerheid t.a.v. de vraag wat het zou gaan kosten om de NSP's als gepland af te bouwen. Voorts zullen eventuele uitgaven die onder dit bedrag gedaan moeten worden zich over een aantal jaren uitstrekken.

Een deel van dit risico "onvoorzien onvoorzien" zou vallen in het domein van VROM of de betreffende gemeente. De Commissie is niet optimistisch dat in dat geval de bijdragen ook werkelijk substantieel omhoog gaan, wat tot verdere vertraging en dus kostenstijgingen leidt.

Het lijkt daarom de Commissie raadzaam voor VenW en ProRail om in ieder geval vol in te zetten op risico beheersing bij de afbouw van de OVT's, waarbij best in het oog mag worden gehouden dat die projecten gezichtsbepalend zullen zijn voor de binnensteden van de betrokken gemeenten. Die financiële basis zou moeten worden gecreëerd. De overschrijdingen door ambitieuze en architectonisch fraaie ontworpen en constructies zouden echter voor rekening moeten komen voor degenen die daarvoor de verantwoordelijkheid dragen.

#### 2.4.5 Scheefheid tussen ambities en budgetten

In elk van de projecten is door de opdrachtgevers een grote ambitie verwoord. De commissie moet concluderen dat vanaf start van de projecten en scheefheid heeft bestaan tussen de (al dan niet vastgelegde) ambities en de beschikbare budgetten. Bij aanvang van projecten en zeker bij vaststelling van het DO moet er een reële raming liggen en moet voldoende rekening zijn gehouden met indexering en project onvoorzien.

---

#### 2.4.6 Versoberingsmogelijkheden

De Commissie heeft zich nadrukkelijk bezighouden met de vraag of er nog versoberingsmogelijkheden in de projecten aanwezig zijn. Dit lijkt feitelijk niet meer het geval. In de eerste plaats wordt dit veroorzaakt door het feit dat de meeste projecten reeds in de fase van het Definitief Ontwerp verkeren of al zijn aanbesteed. Wel zou nog gekeken kunnen worden naar fasering van de projecten zoals dat in Arnhem is gedaan.

In Den Haag zou het afzien van klimaatverbeteringsmaatregelen een besparing van € 5 mln kunnen opleveren, waar dan wel tegenover staat dat de tochtige omgeving van nu blijft bestaan. Of dit overeenstemt met de gedachte van een kwaliteitsprong voor de OVT is twijfelachtig.

Meer perspectief lijkt een alternatieve bouwmethode te bieden. Daarbij zou tijdens een zeer grote buitendienststelling een groot deel van de bouwwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, wat een tijdsbesparing van maanden zou opleveren. Een dergelijke aanpak, maar dan op kleinere schaal is voorzien voor de spoorbouw van het station Arnhem. De grote buitendienststelling daar valt medio volgend jaar. Mogelijk kan op grond van de in Arnhem opgedane ervaring worden besloten ook voor Den Haag dit alternatief te bezien.

In dit zelfde kader past een onderzoek naar de mogelijkheden om de projecten op te knippen in een aantal deelprojecten. Ook hiervoor zijn reeds de nodige initiatieven genomen.

Het feit dat daardoor weer nieuwe raakvlak problemen kunnen ontstaan laat onverlet dat decompliceren het grote voordeel heeft dat de snelheid van uitvoering niet wordt bepaald door het meest ingewikkelde, controversiële en duurste onderdeel van het totaal project.

- Stel een DO alleen vast als er een toereikend budget is, rekening houdend met een goed doordacht onvoorzen en passende indexering
- Formuleer van tevoren een exit strategie waarbij het project kan worden gefaseerd of opgeknipt of waarbij maatregelen worden bedacht waardoor versobering mogelijk wordt

---

### 3 Aanbevelingen

De Commissie wil de volgende aanbevelingen voorleggen aan haar opdrachtgevers

#### 3.1 Bestuurlijk / Juridisch

##### 3.1.1 Bevestig ambities en doelstellingen opnieuw

De Commissie heeft geconstateerd dat de oorspronkelijke in 2000 geformuleerde doelstellingen (hoogwaardige overstappunten die de toekomstige reizigersstromen kunnen accommoderen en gezien hun locatie in de stadscentra een passende architectonische mogen hebben) zowel voor VenW als voor ProRail onverkort uitgangspunt zijn.

Deze doelstellingen zijn echter inmiddels geruime tijd geleden geformuleerd en politiek bekrachtigd. Dit brengt onvermijdelijk slijtage met zich mee. Van "lichtende" projecten dreigen ze in de weerbarstige praktijk van alledag tot "nuisance" te verworden, bodemloze putten die eindeloos in de vertraging ziltten en beslag leggen op middelen die mogelijk voor andere doelen bestemd zijn.

De Commissie beveelt daarom aan de stand van zaken bij alle projecten vast te stellen en ambities en doelstellingen te herbevestigen in de wetenschap dat realisatie zich mogelijk over een langere periode dan eerder voorzien zal uitstrekken. Bezle of deelprojecten kunnen worden afgerond. Onderstreep het gezamenlijke doel van alle partijen. Daarmee worden de projecten weer van ons en niet van een vorige generatie.

Alleen op deze wijze zal de financiële problematiek waarvoor het Rijk zich gesteld ziet kunnen worden opgelost. Het gaat niet aan deze projecten gezien hun omvang, aard en karakter uitstulend als probleem van VenW te zien.

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Herbevestig de ambitie en doelstellingen</li><li>• Onderstreep opnieuw het gezamenlijke doel van alle betrokken partijen</li><li>• Bezle of deeltrajecten of deelprojecten kunnen worden afgerond</li></ul> |
|---|

##### 3.1.2 Start niet zonder stevige basis voor de samenwerking

De basis voor de samenwerking heeft vorm gekregen in een veelheid van overeenkomsten tussen de betrokken partijen. Het proces dat tot deze overeenkomsten heeft geleid heeft ongewijfeld zijn eigen dynamiek gekend. Geconstateerd wordt dat dit in vrijwel alle projecten tot losse eindjes heeft geleid, die vervolgens binnen de projecten opgelost moeten worden. Dit heeft in een aantal gevallen tot veel frustratie en vertraging geleid en heeft ook een wissel getrokken op de onderlinge verhoudingen tussen de partijen.

De Commissie beveelt aan om in de toekomst bij opstart van een project nog meer zorg en aandacht te besteden aan het voortraject. Begin niet aan een project voordat cruciale afspraken tussen partijen vastliggen. Bedwing de neiging om "de handen uit de mouwen te steken en op te houden met praten". Op het eerste gezicht lijkt dat prijzenswaardige energie op te leveren, maar het betekent de facto dat de problemen vooruit worden geschoven en tijdens de uitvoering alleen nog maar lastiger op te lossen zijn.

ProRail zou een project, zeker waar dat buiten de normale spoorwerkzaamheden valt, niet moeten aannemen voordat een stevige basis aanwezig is. Niet alleen juridisch dienen alle aspecten vastgelegd te zijn, ook dienen alle stakeholders zonder voorbehoud hun bereidheid tot samenwerken uit te spreken en vast te leggen.

---

Voor de thans lopende NSP's zijn de mogelijkheden om alsnog tot wijziging van Samenwerkings- en Uitvoeringsovereenkomsten te komen beperkt. Indien de rijksoverheid bereid en in staat zou zijn de financiële problematiek rond NSP's op te lossen zou dat als hefboom kunnen worden gebruikt om de beslissingsstructuur van de projecten als neergelegd in de SOK's en UOK aan te passen en te vereenvoudigen op een wijze die het voor de projectleiders mogelijk maakt hun project binnen raming en tijd af te ronden.

Dit zou een quid pro quo moeten zijn bij een eventuele bijdrage van het Rijk in het oplossen van de financiële problematiek.

- "Bezint voor ge begint"
- Besteed in de toekomst nog meer zorg aan het voortraject
- Zorg voor begrijpelijke en werkbare overeenkomsten tussen partijen
- Laat stakeholders hun bereidheid tot participatie zonder voorbehoud vastleggen
- Onderscheid verschillende fasen in het project
- Maak het Definitief Ontwerp ook echt definitief.
- Begroot roeël en niet te krap, inclusief de projectkosten
- Aanpassing van de overeenkomsten voor thans lopende NSP's is waarschijnlijk het paard achter de wagen spannen. Indien VenW haar sterke financiersrol inzet als hefboom bij optredende tekorten is aanpassing wel mogelijk.

### 3.1.3 De Aansturing van projecten moet de fase en de belangen reflecteren

In een aantal NSP's is er sprake van een scheve verhouding tussen de financiële verantwoordelijkheid van partijen en de bevoegdheid in de stuurgroep. Het komt voor dat partijen (zoals NS of Gemeente) stemrecht hebben over projectdelen waarvoor zij geen financiële verantwoordelijkheid dragen. Dit frustriert het proces. Daarnaast leidt het ertoe dat VenW verantwoordelijk wordt gemaakt voor kosten waarvoor zij vanuit de overeenkomsten niet verantwoordelijk is.

De NSP's zijn erg gevoelig voor hindermacht van partijen en claims uit de omgeving. Daar waar deze partijen geen verantwoordelijkheid dragen voor het projectresultaat ontstaat snel een ongelijklijke machtspositie. Voorbeelden zijn claims, raakvlakken met omgeving en vergunningen. Door de partijen die hierop de meeste invloed hebben (zoals Gemeenten) verantwoordelijk te maken voor het beheersen van deze procesdelen worden de mogelijke effecten hiervan sterk vermindert.

De commissie adviseert dat als besloten wordt tot aansturing door een stuurgroep, deze samen te stellen uit alle verantwoordelijke partijen en de financiële belangen te laten meewegen in de besluitvormingsmacht. Dit geldt ook in een aantal projecten (Den Haag, Breda) voor de rol van de NS. Door de NS rechtstreeks bij de uitvoering van het project te betrekken en daarmee medeverantwoordelijk te maken wordt voorkomen dat de NS in de "slachtoffer rol" kruipt.

- Laat sturen door de partij die daarvoor het best gesteld staat
- Laat niet iedereen meepraten over zaken waar hij totaal niet over gaat
- Betrek alle stakeholders die daarbij belang hebben bij de uitvoering en vormijd free riders
- Stakeholders die geen direct belang hebben bij de uitvoering worden in een aparte arena op de hoogte gehouden van de voortgang van de uitvoering van het betrokken project

---

### 3.1.4 De rol van NS

De NS moet op haar verantwoordelijkheid voor haar publieke functie en taken worden aangesproken. Die publieke taak wordt gediend met het beschikken over hoogwaardige reizigerstransferpunten met een kwalitatieve uitstraling die het voor het publiek aantrekkelijk maakt van die voorzieningen gebruik te maken. (Waarmee overigens ook een commercieel doel gediend is.) Rijksoverheid en gemeentes spannen zich in om daarin te voorzien.

Dan mag van NS worden verwacht dat zij niet iedere mogelijkheid aangrijpt om uit beperkte of schimmige (Utrecht) onroerend goed belangen de projecten te traineren waardoor de kosten van de andere publieke partijen oplopen

- Spreek NS aan op haar verantwoordelijkheid

### 3.1.5 Kies voor contractvormen zoals een Opdrachtgevers Alliantie

Als eerder gesteld gaat het bij de NSP's om zeer complexe projecten, midden in (oude) binnensteden. Dit levert een zeer groot aantal technische en bestuurlijke raakvlakken op. De projecten kunnen slechts tot een goed einde worden gebracht als alle partijen bereid zijn met elkaar samen te werken en soms over de elgen schaduw heen te springen. Om dat proces te faciliteren verdient het aanbeveling een contractvorm te zoeken, die niet uitgaat van het verdedigen van het elgen juridisch/economisch belang maar die de gezamenlijkheid onderstreept. Een Opdrachtgevers Alliantie biedt daartoe de mogelijkheid. Om een Alliantie te sluiten moet niet worden gewacht tot alles al juridisch is dichtgetimmerd, maar moeten vooraan in het proces de grondslagen voor een Opdrachtgevers Alliantie worden gelegd. Dit is niet meer mogelijk voor de huidige projecten maar is een sterke aanbeveling voor nieuwe projecten.

- Kies voor op samenwerking gericht contractvormen

### 3.1.6 Institutionele aspecten

Bij de boedelscheiding in 1995 is de wijze van ontvechting van de spoorse diensten vastgelegd in de wet DZI (Definitie Zeggenschap Infrastructuur). Al langer is duidelijk dat de verhoudingen, verantwoordelijkheden, en baten met betrekking tot spoor en stations die voortvloeden uit deze wet niet in evenwicht zijn. De NSP's zijn als gevolg van hun complexe opdrachtgeverstructuur erg gevoelig voor deze onbalans. Het feit dat sommige projecten beter hiermee om gaan dan andere vindt zijn oorsprong in verschillen in elgendomsituatie en gemeentelijke houding.

De commissie besefte dat wijzigingen op dit vlak niet eenvoudig zijn. Het is bovendien niet mogelijk geweest om binnen het beperkte tijdsbestek dat de Commissie tot haar beschikking had aan dit onderwerp meer dan oppervlakkige aandacht te schenken. De Commissie beperkt zich daarom tot de constatering dat in enkele projecten het niet zozeer de vorm en inhoud van de UOK is die tot problemen leidt, maar de positie die de NS aan de DZI ontleent.



---

## 3.2 Projectsturing

### 3.2.1 Laat rol van procesintegrator invullen door andere partij dan ProRail

De gecombineerde rol van ProRail als procesintegrator en spoorse bouwer leidt in een aantal gevallen tot onduidelijke processturing omdat ProRail eigen belang te behartigen heeft. ProRail heeft daarom niet het volle vertrouwen dat nodig is voor het uitvoeren van de rol van procesintegrator.

De Commissie geeft in overweging de rol van ProRail als integrator/regisseur los te weken van de ProRail organisatie. Deze rol zou vervolgens door een externe partij kunnen worden uitgevoerd (bv adviesbureau). Zo'n partij dient gezamenlijk te worden aangesteld. De projectmanagersrol dient in die situatie bij ProRail te blijven.

Een scheiding van rollen zal ook de financiering daarvan transparanter en eenduidiger maken

- Scheidt de rollen van Opdrachtgever, Procescoördinator, en Opdrachtgever voor spoorse bouw
- Onderscheid zeker de beheersrol van ProRail voor de spoorweginfrastructuur
- Zorg voor eenduidige financiering van de verschillende rollen

### 3.2.2 Zorg voor krachtige Projectleiding en Besluitstructuur

Zorg voor een besluitstructuur waarin door gemandateerde vertegenwoordigers van partijen op voldoende niveau kan worden gesproken en besloten. Geef een heldere definitie van taken en verantwoordelijkheden.

De indruk bestaat dat op dit moment de bemensing van sommige projecten dun is in kwantitatieve en kwalitatieve zin, wat in essentie een risico betekent.

Project sturing en uitvoering is mensenwerk. Besteed heel veel aandacht aan kwantiteit en kwaliteit van de bemensing van de projectteams. Daarbij gaat het zeker niet alleen over voldoende technische kennis in het project. Communicatie en het vermogen creatief bij te sturen zijn minstens zo belangrijk. Ook het financieel management van de projecten zou versterkt kunnen worden. Controllers zijn er genoeg maar dat is nog wat anders dan financieel management. Projecten kennen verschillende fasen. Zorg voor bemensing die bij die fase past en tegelijk voor een vaste kern die een goede relatie opbouwt en onderhoudt met de overige stakeholders in het project. De ervaring in de projecten is dat waar de relatie tussen de stakeholders goed is problemen eerder en gemakkelijker worden opgelost dan wanneer dat niet het geval is.

In dit verband nog één opmerking. Een aantal van de hier gedane suggesties kost (meer) geld. Gezien de omvang complexiteit van de projecten lijkt dat echter een investering die zich ruim zal terugbetalen. Kennis en kwaliteit van het projectmanagement is de belangrijkste factor voor de kans van slagen van de projecten. De kosten daarvan vallen volstrekt in het niet ten opzichte van de daaruit voortvloeiende winst/verliesprognose.

### 3.2.3 Bewaak continuïteit in het ProRail-projectteam.

Een andere projectfase kan een ander zwaartepunt betekenen en een daarbij behorende professionele samenstelling. De commissie adviseert ProRail ochtend om te zorgen voor continuïteit in het projectteam. Het belang van informele relaties met de stakeholders moet niet worden onderschat.

### 3.2.4 Investeer in raakvlak en omgevingsmanagement

Voor projecten als de NSP's is goed contract-, raakvlak- en omgevingsmanagement essentieel. Goed communicatie past trouwens in datzelfde kader. Zorg voor de best mogelijke kwaliteit op deze punten. De kosten die daarmee gemaakt zijn, betalen zich in de loop van het project zeker terug. Een standaard financieringssysteem past hier niet bij. De extra kosten die dit vergt boven de 'standaard' toerekening dienen uit het projectbudget gefinancierd te worden. De ruimte daartoe moet aanwezig zijn.

### 3.2.5 Stel een heldere risicoverdeling op en voor rigide scopebeheer

De projecten die geïnvesteerd hebben in gedegen risicoverdeling en hier ook naar handelen. In de overeenkomsten lijken de minste problemen te hebben. Minstens zo belangrijk is een rigide opstelling t.a.v. scope wijzigingen. Scope wijzigingen worden slechts geaccepteerd als de partij die een scopewijziging voorstelt ook de bijbehorende financiering zeker stelt.

In dit verband wordt ook gepleit voor een heldere VTW procedure met duidelijke tijdlimieten. In voorkomende gevallen moet VenW vermijden dat wensen van stakeholders die in het normale VTW proces niet gehonoreerd worden via de bestuurlijke weg "bovenover" alsnog hun zlin krijgen.

- Zorg voor projectleiding met voldoende mandaat
- Zorg voor een bemensing van de projectteams die is toegesneden op de fase en de complexiteit van de projecten. De interactie binnen het projectteam en van het projectteam met de stakeholders bepaalt het succes
- Investeer in goed raakvlak en omgevingsmanagement en betaal daar ook voor
- Zorg voor een financiering van de projectteams die niet standaard is maar die de ruimte biedt om de niet standaard NSP's te leiden en uit te voeren. Het achterwege laten van die financiering is "pound foolish penny wise"
- Zorg voor een uitstekend risicobeheer en strak scope management
- Afwijkingen na DO alleen als financiële consequenties ook gedragen worden door de inbrengende partij

## 3.3 Relatie VenW / ProRail

### 3.3.1 Bewaak de open relatie tussen ProRail en VenW

Uit de gesprekken die de commissie heeft gevoerd met de NSP-projectleiders van ProRail ontstaat het beeld dat de relatie tussen hen en hun counterparts bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat open is en van voldoende diepgang. De projectleiders voelen zich gesteund door VenW. Dit beeld wordt bevestigd door de gesprekspartners bij VenW.

Het is van belang dit onderling vertrouwen vast te houden. Zeker voor het oplossen van de met de NSP's samenhangende financiële problematiek is het noodzakelijk dat er bij het Ministerie vertrouwen is in de leiding en het managen van de projecten. Alleen een stevig onderling vertrouwen, dat overigens niet vanzelf ontstaat en blijft bestaan, geeft kans op succesvolle voortzetting en afronding van de projecten. VenW en ProRail moeten zich in ieder geval niet door andere stakeholders uit elkaar laten spelen.

### 3.3.2 Vergroot transparantie en verbeter consistentie van financiële informatie

Een van de punten die bij ProRail voor verbetering vatbaar zijn, is het verschaffen van consistente en heldere informatie. Als over die informatie twijfels bestaan, komt het vertrouwen van VenW onder druk te staan. Dat is niet in het belang van de partijen en evenmin in het belang van het project. Door de hoge complexiteit van en de onderlinge verschillen tussen de financiële structuren van de projecten is eenduidige rapportage niet eenvoudig. Het hanteren van een eenduidige definitiestructuur van de gehanteerde begrippen zou de transparantie van de projecten reeds aanzienlijk verbeteren.

- Behoud en versterk het onderling vertrouwen tussen VenW en ProRail vanuit de door alle betrokkenen gesignaleerde goede basis
- ProRail dient voor consistente en glasheldere informatie te zorgen en voor een eenduidige definitiestructuur

### 3.3.3 Hoe wil VenW sturen?

Uitgaande van de verantwoordelijkheden en mogelijkheden moet VenW namens de gehele Rijksoverheid (VROM kan zich dan al vroeg uit de projecten terugtrekken) zich concentreren op een regisserende rol op afstand. Dit betekent het formuleren en bewaken van aan de NSP's gebonden strategische doelstellingen en de zorg voor een bestuurlijk kader, samen met de andere stakeholders, waarin de uitvoerende partijen hun werk kunnen doen.

Die rol concentreert zich vooral op de fase voor het Definitief Ontwerp. In Bestuurlijke zin zal VenW altijd betrokken blijven maar zodra het DO stabiel is en definitief is vastgelegd dient de rol van VenW beperkter te worden.

De commissie adviseert VenW daarom zoveel mogelijk mandaat bij de projectleider van ProRail neer te leggen. Opnieuw: dit is mogelijk als ProRail haar opdrachtgever volledige openheid van zaken geeft. Mogelijk biedt ook de uitvoeringsfase meer ruimte om bevoegdheden bij de projectleiding te leggen.

Met alle goede wil die ongetwijfeld aanwezig is, is het niet mogelijk met de beperkte capaciteit die beschikbaar is op operationeel vlak te sturen. Probeer niet dat toch dan wordt men eerder hinder dan hulp. Sturing op hoofdlijnen met frequente rapportages en overleg is waarschijnlijk het meest effectieve sturingsmechanisme.

Alles is hier gebaseerd op vertrouwen. Als bij het Ministerie van VenW de gedachte bestaat dat de projecten onvoldoende worden beheerd ontstaat de neiging zich er en detail mee te bemoeien. Niet verstandig maar wel begrijpelijk.

Bij sturen op afstand hoort daarom een glasheldere rapportage over een robuust opgestelde begroting door ProRail projectleiders aan VenW. Van ProRail mag in dit verband ook worden verwacht dat indien een van de andere stakeholders ten opzichte van een financiering gebruikt die feitelijk daarvoor niet was bedoeld (Arnhem) dat zij dat voorkomt dan wel onmiddellijk aan de Rijksoverheid meldt. De vraag kan gesteld worden of de huidige manier van rapporteren met een heel cijfermatige voortgangsrapportage wel het meest illustratieve instrument vormt.

- VenW moet de projecten strategisch namens de Rijksoverheid aansturen en voldoende mandaat geven aan de projectleiders
- Na definitieve vaststelling van een stabiel DO verandert de positie van VenW
- ProRail moet projectleiders inzetten die niet alleen op technisch maar ook bestuurlijk / juridisch vlak in staat zijn hun rol te spelen
- De informatie uit de projecten moet transparant en oorduldig zijn
- Alles draait om vertrouwen

### 3.3.4 Advies aan VenW om haar rol als financier harder neer te zetten.

De commissie merkt in de gesprekken met NSP-projectleiders op dat zij menen dat gemeente en NS in veel projecten een invloed heeft op de besluitvorming die niet in verhouding staat tot de financiering die zij aan de projecten bijdragen.

De commissie adviseert VenW daarom haar rol als grootste financier van de NSP's zwaarder in te vullen.

T.a.v. de NS wordt geconstateerd dat de NS zich in een aantal projecten opstelt als gedupeerde. De mogelijkheid daarvoor heeft de NS op grond van de in het verleden gesloten overeenkomsten tussen ProRail, NS en Overheid. Vanuit die overeenkomsten is er een scheve verdeling ontstaan tussen verantwoordelijkheden voor en opbrengsten vanuit het spoor gerelateerde vastgoed. Hoewel de Commissie snapt dat die overeenkomsten niet zo gemakkelijk te wijzigen zijn, adviseert de commissie toch aan VenW te bezien of de overeenkomsten die destijds gesloten zijn met NS over de stations, niet eens opnieuw tegen

---

het licht moeten worden gehouden. De huidige situatie levert van de zijde van NS een monopolistisch gedrag op dat op geen enkele wijze bijdraagt aan de kerntaak van de NS: Het vervoeren van reizigers.

Ook t.o.v. die gemeentes die d.m.v. hun vergunningbeleid aanzienlijke hindermacht of juist heel versnellend op de projecten kunnen zijn zou VenW haar bestuurlijk gewicht in de schaal moeten werpen. Een snel verlopend vergunningen traject bespaart veel geld aan projectkosten en stimuleert de projectorganisatie.

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• VenW zou harder van haar positie als financier gebruik moeten maken richting gemeentes en NS</li><li>• VenW zou haar bestuurlijk gewicht bij gemeentes in de schaal moeten werpen om een zo soepel mogelijke vergunningtraject te realiseren.</li></ul> |
|---|

### 3.4 Financieel

#### 3.4.1 De dekking voor Indexeringstekort

Het grootste tekort op de projecten is ontstaan door het verschil tussen de werkelijke bouwkosten en de bijdragen geïndexeerd op basis van IBOI of in het geheel zonder indexering (VROM/Gemeentes). Dit deel van het tekort beloopt voor de vijf projecten thans € 62 mln en inclusief 2<sup>e</sup> fase Arnhem € 97 mln.

De Commissie ziet geen kans om een universele oplossing van de totale problemalok aan te dragen. Zij pleit eerder voor een op maat gesneden aanpak per project. Immers ze verkeren allemaal in een verschillende fase.

Zo zou in Arnhem de tweede fase kunnen worden afgebouwd als ook de gemeente of VROM een bijdrage in de risico reservering zou stoppen

Voor Breda dient scherp te worden gevolgd welke bewegingen NS als grootste belanghebbende bij de kantoren en woningontwikkeling gaat maken. Treedt vertraging op dan zou fasering of het inbouwen van een pauze van dit project overwogen kunnen worden.

In Rotterdam is een bouwbudget vastgesteld waarvoor de NSP kwaliteit feitelijk niet geleverd kan worden. Dit is een voorbeeld waarbij voor de korte termijn iets te lijkt te zijn opgelost maar dat als probleem onherroepelijk weer terug gaat komen

Voor het resterende tekort zal linksom of rechtsom een oplossing gevonden moeten worden omdat partijen de ambitie hebben de NSP's voor de beoogde functionaliteit op rekening houdend met hun positie in de betrokken stedelijke centra, af te ronden.

Aanvullend budget van VenW (risicoreservering, aanvullend budget) kan gebruikt worden als breuklijzer om de sturingsmogelijkheden van de projecten te verbeteren. Zowel qua opschonen van de sturingswijze, meepraten zonder verantwoordelijkheid, bijdragen in het risicofonds, aanpassing van de mandaten

VenW wil terecht niet met een open einde betreffende de dekking van de uitvoeringskosten van de projecten worden geconfronteerd. Het belang van zowel VenW als ProRail is de realisatie van de OVT's.

Voor een tweetal projecten Arnhem en Breda breekt thans een fase aan waar het accent op andere stakeholders komt te liggen. In Arnhem is reeds besloten tot fasering. Hetzelfde zou voor Breda kunnen worden overwogen. Dit felt zou als hefboom gebruikt kunnen worden om deze stakeholders en dan met name het Ministerie van VROM tot een grotere bijdrage te bewegen en gezamenlijk het ministerie van Financiën te benaderen voor dekking van het door de indexering ontstane tekort.

#### 3.4.2 Genereer riscoreserve voor 'onvoorzien onvoorzien' de "Dreigende Luchten

Het lijkt verstandig om op basis van een meer gefundeerde analyse op basis van kans en gevolg een riscoreserve op te bouwen naar analogie van de Beluwellijn en de HSL Zuid.

Deze riscoreserve zou kunnen worden opgebouwd door VenW en ProRail een afspraak te laten maken over de gezamenlijke dekking van mogelijk nog onvoorzlene onvoorzlene risico's, waarbij het aandeel van ProRail bijvoorbeeld 50% zou kunnen zijn en dat van VenW 50%. Dit hoeft op dit moment nog niet een volledig formele status te krijgen, Partijen spreken een commitment naar elkaar uit om in voorkomende gevallen aldus te handelen.

De risico reserve wordt door VenW en ProRail gezamenlijk beheerd. Uitkering kan slechts geschieden voor dekking van risico's die op het moment van creatie van de reserve nog niet in de risico registers van de projecten voorkomen. Daarmee wordt voorkomen dat er een overloop ontstaat vanuit het gewone risicobeheer.

Overwogen kan vooris worden om een eventueel batig saldo uit de riscoreserve niet op basis 20/80 maar bijvoorbeeld op basis 50/50 te voldoen. Daarmee ontstaat een prikkel voor de ProRail projectleiders om zo efficiënt mogelijk met deze risico reserve om te gaan.

#### 3.4.3 PEAT/ AK

De voor ProRail beschikbare PEAT/ AK dekking is tot dusverre op basis van standaard bepalingen berekend. De Commissie heeft vastgesteld dat dat voor de NSP's niet een toerekenende en zelfs niet gewenste methode vormt.; Het lijkt daarom verstandig dat de NSP's voor het bedrag aan PEAT/ AK dat tekort is, een bedrag van € 27,5 mln wordt gecompenseerd. Voor de verdere voorbereiding en bouw van de NSP's moeten de kosten van de aansturing en projectleiding op basis van werkelijke kosten worden bepaald. Daarbij behoort vanzelfsprekend een duidelijke verantwoording door de ProRail projectleiders.

Indien tot voortzetting wordt besloten moet de financiering door VenW en ProRail verzekerd zijn

- Zorg dat tekort PEAT/ AK wordt aangezuiverd
- Richt riscoreserve voor "onvoorzien onvoorzien" zien met toegezegde bijdragen van VenW en ProRail
- Zorg voor gemeenschappelijk beheer van deze reserve door gemeenschappelijk Voorafgaand Toezicht
- Geef ProRail projectleiders incentive om zo zultig mogelijk met deze toezeggingen om te gaan
- Analyseer per project wat de beste strategie is voor dat project (Voortzetten, faseren, of zelfs stoppen)
- Gebruik de resultaten van de analyse als hefboom naar andere partijen om projectsturing te verbeteren of additionele bijdragen van andere stakeholders (Gemeentes, VROM) te verkrijgen

---

## 4 Samenvatting

### 4.1 Conclusies

Uit de rapportage kunnen een aantal in het oog springende conclusies worden getrokken:

- Het geraamde tekort tot einde werk voor volledige afbouw van de 5 onderzochte NSP's beloopt € 130 mln. Dit bestaat uit € 97 mln tot op dit moment (waarvan) en € 33,2 mln nog te verwachten indexeringseffecten. Vergeloken met het totaal budget van 670 mln, bedraagt het tekort 19%.
- De tekorten worden voor een groot deel (58%) veroorzaakt door het ontbreken van een goede indexeringssystematiek. Door verschillende (stroperige) procedures bij de verschillende actoren en onvoldoende mandatering van counterparts van de ProRail projectleiders troden verdragen op. VenW betaalt op die manier de trage besluitvorming bij andere stakeholders.
- De verschillen tussen de indexeringsbijdrage van VenW en de werkelijke prijsstijgingen dragen voor 21% (€ 27,5 mln) bij aan het tekort.
- De tekorten worden deels veroorzaakt door de standaard projectfinanciering die niet is toegesneden op de complexiteit van de NSP's.
- Gelet op bovenstaande feiten mag geconcludeerd worden dat de projecten in vergelijking met andere projecten van vergelijkbare complexiteit behoorlijk goed beheerst zijn.
- De NSP's zijn projecten die door hun aard complex zijn en waarbij een groot aantal actoren (Rijk, gemeentes, NS, ProRail) met verschillende belangen betrokken zijn. Het bijeenbrengen van die belangen dient in verschillende arena's te gebeuren.
- De projecten moeten meer dan tot nu toe in verschillende fasen worden onderscheiden. Na het DO dient feitelijk de uitvoeringsfase te starten met strikt scope management.
- VenW moet in de voorbereidingsfase Rijksbreed op afstand sturen en na vaststelling van het DO verder terug treden.
- De rollen van ProRail opdrachtgever, proces integrator, opdrachtnemer en beheerder van de spoorweg Infrastructuur geven bij de andere stakeholders aanleiding tot verwarring. Die rollen zouden uit elkaar moeten worden getrokken.
- De projectteams verdienen lof voor inzet en kwaliteit, maar zijn voor de omvang van de projecten niet altijd adequaat ingericht. Dit betreft vooral niet-technische aspecten. Het werken met de toch al niet eenvoudige en eenduidige overeenkomsten wordt daarmee extra moeilijk. Bozuintgen op optimale bomonsing van de projectteams lijkt het paard achter de wagen te spannen.
- De mogelijkheden voor versobering anders dan drastische ingrepen lijken beperkt.

De Commissie doet de volgende aanbevelingen:

### 4.2 Aanbevelingen voor korte termijn

- Herbevestig ambitie en doelstellingen en het gezamenlijke belang van de actoren.
- Maak afspraken over "dreigende lichten" die financiële consequenties kunnen hebben. De Commissie raamt deze op € 70 mln.
- Zulver het tekort van € 27,5 mln. op PEAT/AK aan.

- 
- Er is geen universeel recept voor de oplossing van de problematiek van alle projecten gezamenlijk. Per project moet een strategie worden bepaald en de consequenties daarvan worden gewogen. Voorzitten, faseren met afronding van deeltrajecten of deelprojecten of zelfs stoppen.
  - VenW dient zich i.o.v. NS en Gemeentes sterk te maken voor medewerking van die partijen en het voorkomen van het uitoefenen van hindermacht.
  - Gebruik het eventueel oplossen van een financieel probleem bij de lopende projecten als hefboom voor aanpassing van besturing en overeenkomsten kader en aanvullende financiering door andere stakeholders.
  - ProRail moet volstrekt transparant en coherent rapporteren. Voor strategische sturing door VenW is meer nodig dan alleen een cijferreeks.


#### 4.3 Aanbevelingen voor de toekomst

- Bepal voor u begint.
- Begroot reëel inclusief projectkosten en leg dit vast in begrijpelijke en werkbare overeenkomsten.
- Laat sturen door de partij die daarvoor in de betreffende fase van het project het best gesteld staat.
- Onderscheid naar fase waar het project doorheen moet. In de eerste bestuurlijke fase moet een harde scope worden vastgelegd waarvoor ook budget is.
- Scopewijzigingen alleen als de aanbrennende partij ook voor budget zorgt.
- Leg con terugval optie vast. Wat wordt versoberd als er tegenvallers komen?
- Na definitieve vaststelling DO komt de uitvoeringsfase. Die vergt een andere besluitvormingsstructuur. Bestuurlijke actoren dienen dan terug te treden.
- Geef projectleiding voldoende mandaat en beman de projectteams kwalitatief en kwantitatief voor alle voorkomende taken.
- Kennis en kwaliteit van het projectmanagement is de belangrijkste variabele voor het al dan niet slagen van een project
- Houdt de rollen van opdrachtgever, integrator, opdrachtnemer ook in de uitvoering uit elkaar.

---

## 5 Colofon

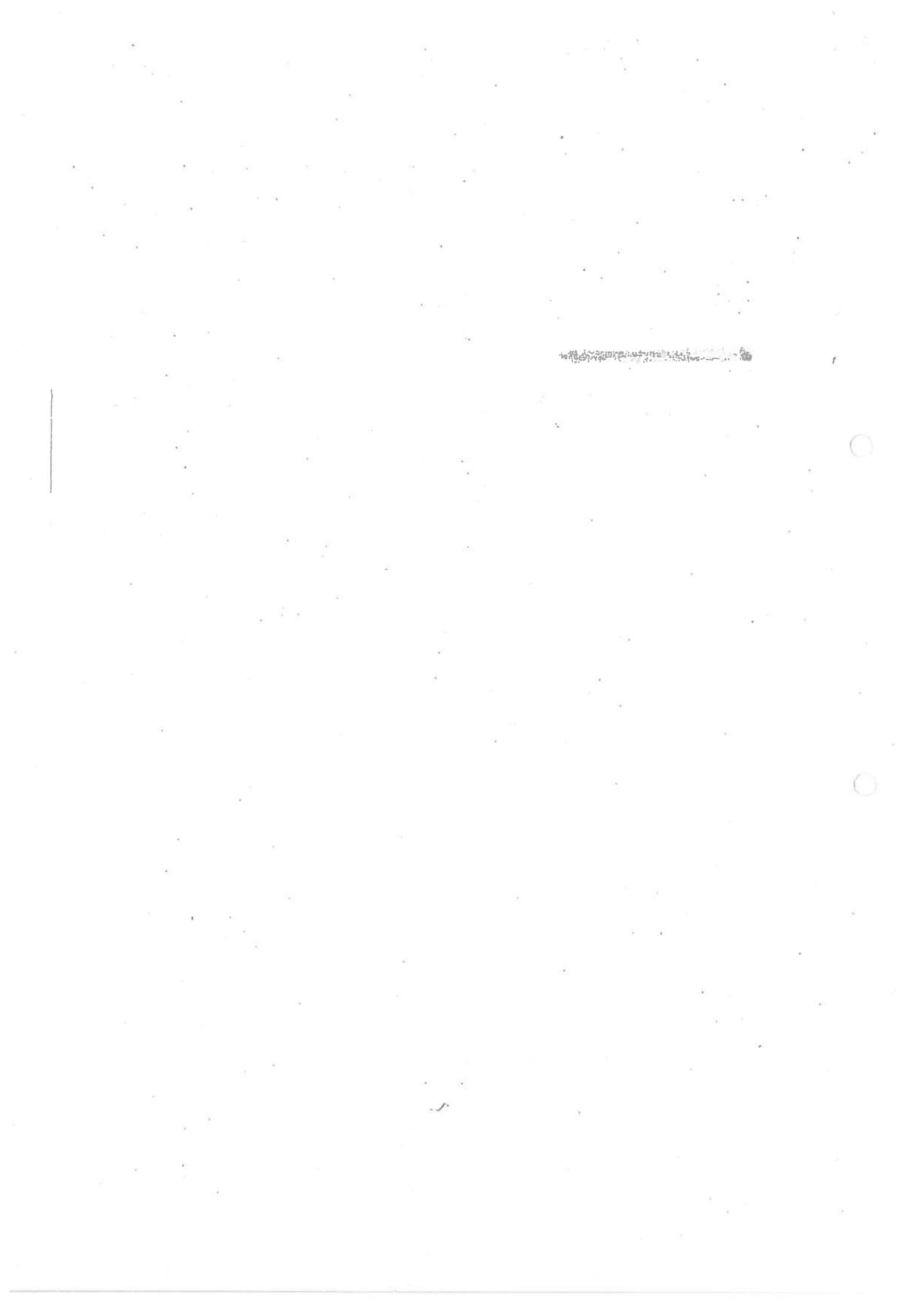
Titel Rapportage Commissie NSP's  
Versie/Datum 6 juni 2009  
Status Definitief

Van Commissie NSP's  
Auteurs 

Aan Drs. S. Riedstra, Directeur Generaal Mobiliteit  
Drs. B. Klerk, President-directeur ProRail

Archivering ProRail EDMS 1474229







# beschikking

Datum 17 december 2012  
Betreft aanvullende subsidiebeschikking OVT Utrecht

Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

**Contactpersoon**

beleidsmedewerker

T

M

F

**Datum**

17 december 2012

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Gelet op de Wet Infrastructuurfonds alsmede het Besluit Infrastructuurfonds;  
Gelet op Titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht;

**Besluit:**

*Artikel 1*

Aan : - ProRail  
- Postbus 2038  
- 3500 GA Utrecht

(hierna: ProRail) wordt in aanvulling op eerder afgegeven beschikkingen in het kader van NSP Utrecht een aanvullende subsidie verleend ter dekking van extra PEAT-kosten. Om deze additionele middelen is verzocht in de beschikkingsaanvraag van 10 december 2012, met kenmerk 3185379.

De beschikking wordt u verleend met inachtneming van de navolgende artikelen.

*Artikel 2 (subsidie realisatie)*

1. De aanvullende subsidie voor realisatie van NSP Utrecht wordt bepaald op basis van de daarvoor in aanmerking komende werkelijke kosten van het project, waarbij het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld, wordt bepaald op €13.533.825,- (prijspeil 2012, exclusief BTW).
2. Het bedrag, genoemd in het eerste lid, is, gelet op artikel 5, vierde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds een vaste vergoeding voor de reeds gemaakte en nog te maken extra kosten van projectvoorbereiding, engineering, administratie en toezicht (PEAT, ofwel algemene kosten (AK)).

*Artikel 3 (BTW)*

1. De omzetbelasting voor het project, zoals genoemd in artikel 1, is niet subsidiabel op basis van het Besluit Infrastructuurfonds.
2. ProRail neemt in de declaraties, genoemd in artikel 17, conform de Wet op de omzetbelasting 1968 de verschuldigde omzetbelasting over de in artikel 2 genoemde subsidie op.

**Artikel 4 (indexering)**

Het subsidiebedrag, genoemd in artikel 2, eerste lid, wordt verleend op basis van het prijspeil 2012. Jaarlijks zal indexering van de nog niet betaalde voorschotten van het subsidiebedrag plaatsvinden. De Minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: de minister) zal jaarlijks het indexcijfer vaststellen, rekening houdend met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI).

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**

**Datum**  
17 december 2012

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/255744

**Voorschotverlening**

**Artikel 5 (voorschotritme)**

Op basis van de planning van het project en de meerjarencijfers van de begroting van het Infrastructuurfonds worden, met inachtneming van artikel 8, per kalenderjaar ten hoogste de volgende bedragen (exclusief BTW) aan voorschotten verleend:

2014 € 13.287.851,=

2015 € 245.974,=

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,



Drs. L.M.C. Ongerling

Bijlagen:  
Mededeling van bezwaar

## **BIJLAGE 1 VAN BESCHIKKING MEDEDELING**

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**

### Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag, waarop dit is bekendgemaakt, een bezwaarschrift worden ingediend. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, maar gezonden aan HDBJZ, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

**Datum**  
17 december 2012

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/255744

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

### Voorlopige voorziening

Indien een bezwaarschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de president van de Arrondissementsrechtbank van het arrondissement, waarin de woonplaats van de indiener van het bezwaarschrift is gelegen. Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en het adres van de verzoeker;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en datum en nummer of kenmerk van het besluit;
- d. de gronden van het verzoek (motivering).

Bij het verzoek dient voorts een afschrift van het bezwaarschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk wordt tevens een afschrift van het besluit waarop het geschil betrekking heeft overgelegd.

Naar aanleiding van het verzoek kan de bevoegde president een voorlopige voorziening treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor de behandeling van een verzoek om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. De griffier van de betrokken Arrondissementsrechtbank wijst de verzoeker na de indiening van diens verzoek op de verschuldigheid van het griffierecht en bericht de verzoeker binnen welke termijn en op welke wijze het verschuldigde griffierecht moet worden voldaan.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

drs. L.M.C. Ongering



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

ProRail  
Mw. drs. M. Gout van Sinderen  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

Uw kenmerk  
3396607

Ons kenmerk  
IenM/BSK-2013/302076

Bijlage(n)  
1

Datum 18 december 2013  
Betreft Subsidiebeschikking 'Trappen naar de perrons voor de Rabobrug'.

Geachte mevrouw Gout van Sinderen,

Op 19 augustus ontving ik van u een aanvraag voor subsidie ten behoeve van de realisatie van trappen naar de perrons bij de langzaam verkeer verbinding Moreelsepark (hierna: 'Rabobrug') in Utrecht, zoals vermeld en beschreven in de subsidieaanvraag met kenmerk 3396607.

In antwoord op uw aanvraag stuur ik u hierbij de beschikking voor de realisatie van dit project. Ik vraag daarbij uw bijzondere aandacht voor het gegeven dat met dit project uitvoering wordt gegeven aan een motie uit de Tweede Kamer<sup>1</sup>, en een bestuurlijke afspraak die voor de motie is gemaakt met de gemeente Utrecht bij het BO-Mirt afgelopen november 2013:

*'De trappen vanaf de langzaam verkeer verbinding ('Rabobrug') naar de perrons worden gerealiseerd drie jaar nadat het stationsgebied is gerealiseerd, uiterlijk in 2023. Gemonitord zal worden of de realisatie eerder moet plaatsvinden vanwege veiligheid of de afwikkeling van de reizigersstromen'.*

Deze trappen zijn daarmee onderdeel van het grotere project voor de bouw van de eigenlijke brug zelf dat ProRail uitvoert in opdracht van de gemeente Utrecht. Van de projectleider van ProRail wordt verwacht dat deze behalve de gemeente ook IenM informeert over de voortgang, met name wanneer er sprake is van afwijkingen die van invloed kunnen zijn op de afspraak uit het BO-Mirt.

Ik verzoek u bij alle correspondentie het kenmerk van de beschikking te noemen, verplichtingnummer 5000002539 en zaaknummer 31090001.

DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

  
drs. L.M.C. Ongering

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700, nr. 10



# beschikking

Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

Datum 18 december 2013  
Nummer IenM/BSK-2013/283663  
Betreft Subsidieaanvraag 'Trappen naar de perrons bij de Rabobrug'.

Contactpersoon

Kenmerk  
IenM/BSK-2013/283663

Datum  
18 december 2013

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Gelet op de Wet Infrastructuurfonds alsmede het Besluit Infrastructuurfonds;  
Gelet op Titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht;

## Besluit:

### Artikel 1

Aan : Prorail/Railinfrabeheer BV  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

(hierna: Prorail) wordt een subsidie verleend ten behoeve van de realisatie van trappen naar de perrons bij de langzaam verkeerverbinding Moreelsepark (hierna: 'Rabobrug') in Utrecht, zoals vermeld en beschreven in de subsidieaanvraag d.d. 19 augustus 2013 met kenmerk 3396607, met inachtneming van de navolgende artikelen.

### Artikel 2 (subsidie realisatie)

1. De subsidie voor realisatie van het project 'Trappen naar de perrons bij de Rabobrug' wordt bepaald op basis van de daarvoor in aanmerking komende werkelijke kosten van het project, waarbij het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld, wordt bepaald op **€ 3.090.965,88** exclusief BTW. Een nadere specificatie van de totale geraamde investeringskosten en de daaruit voortvloeiende subsidie wordt weergegeven in de bij deze beschikking behorende bijlage (1): 'Berekening subsidie'.
2. In het bedrag, genoemd in het eerste lid, is, gelet op artikel 5, vierde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds inbegrepen een vaste vergoeding van 24% voor de nog te maken kosten van voorbereiding, administratie en toezicht (algemene kosten (AK)) na afgifte van deze beschikking. De vergoeding bedraagt **€ 598.251,47**. In het bedrag, genoemd in het eerste lid, is tevens inbegrepen een post 'onvoorzien' van **€226.610,40**.

### Artikel 3 (BTW)

1. De omzetbelasting voor het project, zoals genoemd in artikel 1, is niet subsidiabel op basis van het Besluit Infrastructuurfonds.
2. Prorail neemt in de declaraties, genoemd in artikel 17, conform de Wet op de omzetbelasting 1968 de verschuldigde omzetbelasting over de in artikel 2 genoemde subsidie op.



#### *Artikel 4 (indexering)*

Het subsidiebedrag, genoemd in artikel 2, eerste lid, wordt verleend op basis van het prijspeil 2013. Jaarlijks zal indexering van de nog niet betaalde voorschotten van het subsidiebedrag plaatsvinden. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (hierna: de staatssecretaris) zal jaarlijks het indexcijfer vaststellen, rekening houdend met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI).

DG Bereikbaarheid  
Directie Openbaar Vervoer en  
Spoor

#### *Artikel 5 (Bodemsanering)*

1. Kosten voor bodemsanering zijn niet subsidiabel, indien Prorail of diens rechtsvoorganger aansprakelijk is voor de verontreiniging dan wel indien de kosten kunnen worden verhaald op derden. Indien Prorail kosten van bodemsanering ten laste van het project wil brengen, dient deze in (of in een bijlage bij) de voortgangsrapportages te onderbouwen dat van aansprakelijkheid als bedoeld in de vorige volzin geen sprake is en dat kosten niet verhaald kunnen worden op derden.

Kenmerk  
IenM/BSK-2013/283663

Datum  
18 december 2013

2. De bepaling in het eerste lid is niet van toepassing, indien de bodemsanering onder het regime van de Stichting Bodemsanering NS valt.

#### **Voorwaarden**

##### *Artikel 8 (begrotingsvoorbehoud)*

De subsidie wordt verleend onder de voorwaarde dat voor het deel van de subsidie dat ten laste van een nog niet vastgestelde begroting voor het Infrastructuurfonds komt, voldoende gelden ter beschikking worden gesteld.

#### **Verplichtingen**

##### *Artikel 9 (aanvang project)*

Prorail is verplicht met de uitvoering van het project te beginnen in het eerstgenoemde jaar in artikel 15.

##### *Artikel 10 (aanbesteding)*

Prorail handelt in overeenstemming met de geldende EU-aanbestedingsrichtlijnen en nationale wet- en regelgeving met betrekking tot het plaatsen van opdrachten.

##### *Artikel 11 (functioneel en technisch programma van eisen)*

Prorail legt wijzigingen t.o.v. de in artikel 1 genoemde bescheiden met invloed op de effectiviteit, de kwaliteit, de fasering en de kosten voor aanleg en voor beheer & instandhouding van het project, zoals wijzigingen in het functioneel programma van eisen en elementaire wijzigingen in het technische programma van eisen, vooraf aan de staatssecretaris ter goedkeuring voor. Voorstellen voor wijzigingen en goedgekeurde wijzigingen worden tevens gemeld in de voortgangsrapportages, zoals bedoeld in artikel 18 van deze beschikking.

##### *Artikel 12 (bewaartermijn)*

De financiële en projectadministratie en de daarbij behorende stukken worden tenminste tien jaar na de subsidievaststelling bewaard.

##### *Artikel 13 (medewerking aan onderzoek naar besteding)*

1. Prorail is verplicht medewerking te verlenen aan een door of vanwege de staatssecretaris te verrichten onderzoek naar de besteding van deze subsidie.



2. Ter controle op de rechtmatigheid van de besteding van de bij deze beschikking verleende subsidie ingevolge artikel 5 van het Besluit taak DAD is Prorail verplicht medewerking te verlenen aan een onderzoek door accountants, werkzaam bij de departementale auditdienst van het Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

3. Prorail verleent toegang aan de personen, belast met het onderzoek, bedoeld in het eerste en tweede lid, en stelt hen in de gelegenheid alle relevante documenten en gegevens in te zien en daarvan kopieën te maken, dan wel deze voor nader onderzoek mee te nemen.

DG Bereikbaarheid  
Directie Openbaar Vervoer en  
Spoor

Kenmerk  
IenM/BSK-2013/283663

Datum  
18 december 2013

#### *Artikel 14 (communicatie)*

Prorail vermeldt in haar communicatie, zoals bouwboarden en nieuwsbrieven aan bewoners, dat het project medegefinancierd wordt door het Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

### **Voorschotverlening**

#### *Artikel 15 (voorschotritme)*

Op basis van de planning van het project en de meerjarencijfers van de begroting van het Infrastructuurfonds worden, met inachtneming van artikel 8, per kalenderjaar ten hoogste de volgende bedragen (exclusief BTW) aan voorschotten verleend:

2014 € 2.200.000,00  
2016 € 490.965,88  
2021 € 400.000,00

Totaal € **3.090.965,88** excl. BTW

#### *Artikel 16 (voortgang)*

1. Prorail is verplicht de staatssecretaris op de hoogte te stellen van eventuele veranderingen in de voortgang van het werk, zodat het voorschotritme kan worden aangepast.

2. Indien sprake is van een snellere voortgang van het werk dan waar artikel 15 in voorziet, kan in afwijking van dat artikel het bedrag dat ten hoogste aan voorschotten wordt verleend, worden verhoogd voor zover dat inpasbaar is binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. De rentekosten van de voorfinanciering ten gevolge van de versnelling worden niet vergoed.

#### *Artikel 17 (declaratie)*

1. Voorschotten worden verleend per kwartaal op basis van in te dienen declaraties. Een declaratie is afgestemd op de gerealiseerde en geplande voortgang van het werk en is onderbouwd door een voortgangsrapportage van het betrokken project.

2. Een declaratie wordt binnen vier weken na afloop van het kwartaal ingediend bij het Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, t.a.v. SSOF/organisatiecode 087, postbus 20906, 2500 EX Den Haag. In de declaratie zijn tenminste opgenomen de naam van het project, nummer en datum van deze beschikking, het zaaknummer 31090001, het verplichtingnummer 5000002539, de declaratieperiode, het voorschotbedrag en het BTW-bedrag.

3. Het BTW-bedrag, bedoeld in het tweede lid, wordt tezamen met het voorschot betaald, mits Prorail voldoet aan de voorwaarden, zoals deze zijn vastgelegd in de brief van 19 augustus 2002, kenmerk DGP/Spo/u02.02519, aan Prorail.





#### *Artikel 18 (voortgangsrapportage)*

De voortgangsrapportage wordt binnen zes weken na afloop van het kwartaal ingediend bij het Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, Directoraat Generaal Bereikbaarheid, directie Openbaar Vervoer en Spoor en is opgesteld conform het geldende model.

#### *Artikel 19 (verantwoording)*

1. Prorail is verplicht jaarlijks binnen vier maanden na afloop van het betrokken kalenderjaar een financiële verantwoording van verleende voorschotten, voorzien van een accountantsverklaring, in te dienen.
2. De financiële verantwoording wordt opgesteld overeenkomstig de kostenposten, welke als bijlage (1) bij deze beschikking zijn gevoegd. De accountantsverklaring wordt opgesteld overeenkomstig het geldende controleprotocol.

#### *Artikel 20 (opschorting voorschotten)*

1. Indien de in artikel 17 en 18 bedoelde declaraties en/of voortgangsrapportages niet tijdig of niet in goede orde worden ingediend, kan de verlening van voorschotten worden opgeschort, totdat deze alsnog naar genoegen van de staatssecretaris zijn ingediend. Van opschorting wordt onverwijld mededeling gedaan aan Prorail.
2. Indien Prorail niet binnen vier maanden na afloop van het betrokken kalenderjaar de jaarlijkse financiële verantwoording als bedoeld in artikel 19, indient, worden geen voorschotten meer verleend, totdat alsnog naar genoegen van de staatssecretaris aan de genoemde verplichting is voldaan. De staatssecretaris kan op verzoek uitstel verlenen.
1. Indien niet binnen dertien weken na opschorting van voorschotverlening een beschikking tot wijziging van artikel 2 of intrekking van deze beschikking is genomen, wordt de voorschotverlening met terugwerkende kracht hervat.

### **Subsidievaststelling**

#### *Artikel 21 (aanvraag subsidievaststelling)*

1. Prorail dient binnen een jaar nadat het project in gebruik is genomen een aanvraag tot subsidievaststelling in. Deze aanvraag bevat een eindverslag en een financiële verantwoording van de totale projectkosten, voorzien van een accountantsverklaring alsmede een slotdeclaratie.
2. In de financiële verantwoording, zoals bedoeld in het eerste lid, is een apart onderdeel opgenomen over de vergoeding genoemd in artikel 2, lid 2. In dit onderdeel worden gedeclareerde en betaalde voorschotten verrekend met het vaste subsidiebedrag. Een verschil tussen reeds betaalde voorschotten en het vaste subsidiebedrag wordt opgenomen in de slotdeclaratie.
3. Binnen twaalf weken na ontvangst van de aanvraag beslist de staatssecretaris omtrent de vaststelling van de subsidie.
4. Indien bij het verstrijken van de termijn, genoemd in het eerste lid, geen aanvraag tot vaststelling is ingediend, stelt de staatssecretaris binnen twaalf weken de subsidie ambtshalve vast.

#### *Artikel 22 (voltooiing)*

Indien het project niet wordt voltooid, kan de staatssecretaris de subsidie ambtshalve lager vaststellen.

### **Betaling**

#### *Artikel 23 (voorschot)*

Een voorschot wordt betaald binnen vier weken na ontvangst van de declaratie.

**DG Bereikbaarheid**  
Directie Openbaar Vervoer en  
Spoor

**Kenmerk**  
IenM/BSK-2013/283663

**Datum**  
18 december 2013



*Artikel 24 (subsidievaststelling)*

De subsidie wordt betaald binnen vier weken na dagtekening van de beschikking tot subsidievaststelling onder verrekening van betaalde voorschotten.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
Namens deze,  
DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

  
drs. L.M.C. Ongerling

**DG Bereikbaarheid**  
Directie Openbaar Vervoer en  
Spoor

**Kenmerk**  
IenM/BSK-2013/283663

**Datum**  
18 december 2013

Bijlagen :

1. Berekening subsidie
2. Mededeling van bezwaar



Bijlage (1) Berekening subsidie project: 'Subsidieaanvraag voor trappen naar de perrons bij realisatie van de Rabobrug te Utrecht Centraal'.

**DG Bereikbaarheid**  
Directie Openbaar Vervoer en  
Spoor

**Kenmerk**  
IenM/BSK-2013/283663

**Datum**  
18 december 2013

<b>Projectonderdelen</b>	<b>Kosten</b>
Bouwkosten voor aanleg van trappen van de Rabobrug naar de perrons.	2.266.104,00
Onvoorzien 10%	226.610,40
<b>Investeringskosten</b>	<b>2.492.715</b>
Algemene kosten 1)	598.251,47
Onzekerheidsreserve	-
BTW	649.102,83
<b>Projectkosten</b>	
Aandeel derden	-
<b>Bijdrage IenM (incl. BTW)</b>	<b>3.740.068,71</b>

1) De AK wordt berekend met een % over de Investeringskosten van een project. Voor projecten < 10 mln. is dit 24% van de Bouwkosten en Onvoorzien.



## BIJLAGE 2 VAN BESCHIKKING MEDEDELING

### Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag, waarop dit is bekendgemaakt, een bezwaarschrift worden ingediend. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, maar gezonden aan HDBJZ, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

DG Bereikbaarheid  
Directie Openbaar Vervoer en  
Spoor

Kenmerk  
IenM/BSK-2013/283663

Datum  
18 december 2013

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

### Voorlopige voorziening

Indien een bezwaarschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de president van de Arrondissementsrechtbank van het arrondissement, waarin de woonplaats van de indiener van het bezwaarschrift is gelegen. Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en het adres van de verzoeker;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en datum en nummer of kenmerk van het besluit;
- d. de gronden van het verzoek (motivering).

Bij het verzoek dient voorts een afschrift van het bezwaarschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk wordt tevens een afschrift van het besluit waarop het geschil betrekking heeft overgelegd.

Naar aanleiding van het verzoek kan de bevoegde president een voorlopige voorziening treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor de behandeling van een verzoek om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. De griffier van de betrokken Arrondissementsrechtbank wijst de verzoeker na de indiening van diens verzoek op de verschuldigdheid van het griffierecht en bericht de verzoeker binnen welke termijn en op welke wijze het verschuldigde griffierecht moet worden voldaan.





> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Projectorganisatie Stationsgebied  
t.a.v. [REDACTED]  
Postadres Postbus 1273  
3500 BC Utrecht

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Openbaar Vervoer en Spoor  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

**Contactpersoon**

[REDACTED]

Datum 16 oktober 2014  
Betreft Aanvraag inzet corridorgelden

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2014/232053

**Uw kenmerk**  
14.057534

Geachte [REDACTED]

Bij deze bevestig ik de ontvangst van uw brief van 28 juli 2014. Daarin verzoekt u om de inzet van vrijgevallen corridorgelden voor de realisatie van de HOV-viaducten aan de noordzijde van het station Utrecht centraal. Met deze inzet wordt invulling gegeven aan een afspraak die in 2010 is gemaakt.

Op grond van de gemaakte afspraak en uw toelichting in de brief van 28 juli ga ik akkoord met het toevoegen van de gelden (€2,9 mln. excl. BTW) aan de Brede doeluitkering (BDU) aan het Bestuur Regio Utrecht in 2015.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

[REDACTED]

## **Review prognose eindstand OV Terminal Utrecht**

Definitief





Horvat & Partners is een onafhankelijk adviesbureau dat zich heeft gespecialiseerd in technische en operationele auditing, het geven van second opinions en het adviseren over niet routinematige projecten, processen en problemen binnen een (civiel)technische omgeving.

Dit rapport is opgesteld in opdracht van de Projectorganisatie OV Terminal Utrecht.

## **Review prognose eindstand OV Terminal Utrecht**

Definitief

Ir. M. van de Voort  
Ir. M. Benschop

Voor akkoord: prof. drs. ir. J.K. Vrijling

Rapportnummer: 14009-R-001

Rotterdam, 12 oktober 2014



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Doelstelling en onderzoeksvragen .....	3
1.3	Scope en toetskader van de review .....	3
<b>2</b>	<b>Bevindingen .....</b>	<b>4</b>
2.1	Prognose eindstand zoals afgegeven door de PO OVT Utrecht.....	4
2.2	Bevindingen auditteam.....	7
<b>3</b>	<b>Conclusies .....</b>	<b>17</b>
	<b>Bijlage A: Ontvangen documenten.....</b>	<b>a</b>
	<b>Bijlage B: Overzicht besprekingsverslagen .....</b>	<b>c</b>
	<b>Bijlage C: Opbouw Prognose eindstand .....</b>	<b>d</b>



## 1 Inleiding

Dit document beschrijft de resultaten van een door Horvat & Partners uitgevoerde review op de prognose eindstand (PE) van het project OV Terminal Utrecht (OVT). De rapportage is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 1 beschrijft de context / aanleiding van, de doelstellingen van en de scope/toetsingskader voor de review. In Hoofdstuk 2 wordt vervolgens de prognose eindstand zoals de projectorganisatie OVT Utrecht die afgeeft weergegeven gevolgd door de bevindingen die het auditteam heeft naar aanleiding van deze PE. Hoofdstuk 3 beschrijft ten slotte de conclusies die het auditteam aan deze bevindingen verbindt.

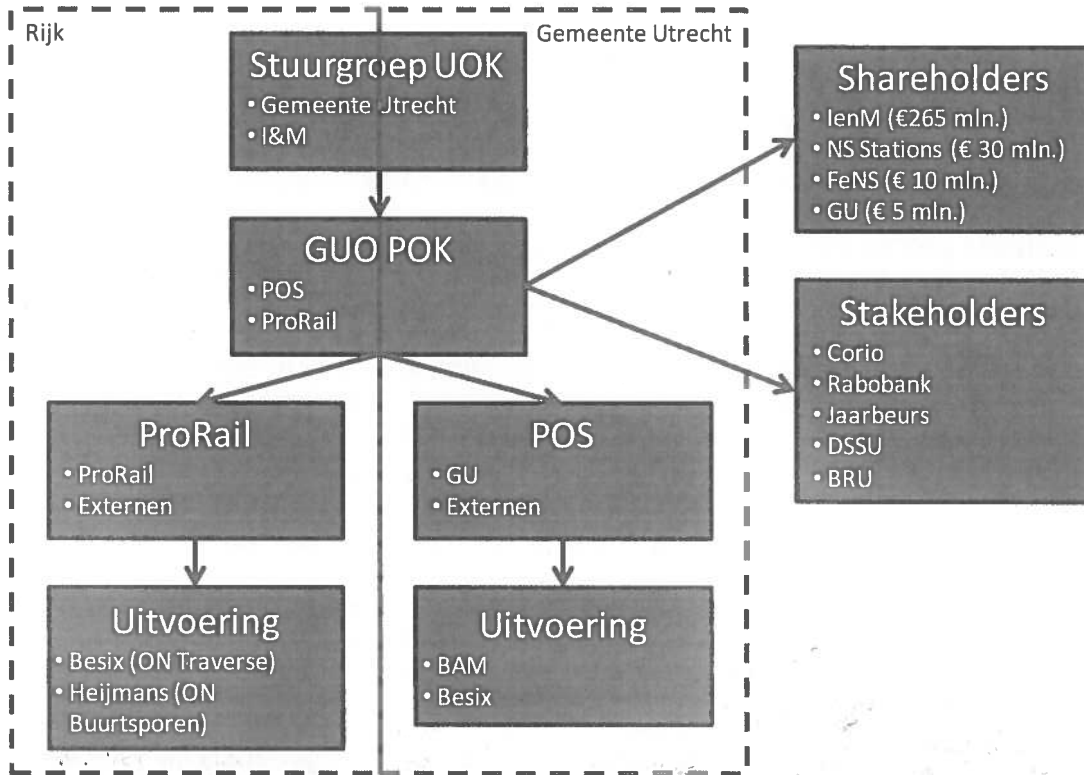
Het document bevat twee bijlagen die: 1) een overzicht geven van de ontvangen documenten en 2) een overzicht geven van de verslagen uit de gehouden interviews. Verwijzingen tussen [] in deze review verwijzen naar de documenten in Bijlage 1 en 2.

### 1.1 Aanleiding

Het huidige station Utrecht Centraal is niet gebouwd op de circa honderd miljoen reizigers die het station naar verwachting tegen 2030 jaarlijks zullen aandoen. In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Utrecht en NS vernieuwt ProRail Utrecht Centraal.

Deze vernieuwing houdt in dat het stationsgebied, van het Jaarbeursterrein tot de oude binnenstad, gevormd zal worden door een Traverse: een stationshal en een overdekte boulevard van circa 300 meter over het spoor met aan weerszijden twee vernieuwde stationspleinen. In het midden van deze boulevard zullen zich reisinformatie en de toegangen tot de trein-, bus-, en tramperrons bevinden. Voorzieningen en winkels komen aan de twee lange zijden. Tevens wordt een aantal perrons verbreed. Hiervoor wordt een aantal sporen verlegd en tegelijk vernieuwd. De bus- en tramhaltes worden, net als de treinperrons, direct vanuit de stationshal bereikbaar. Ook zal de capaciteit van de fietsenstallingen worden uitgebreid tot 22.000. De bestaande stallingen zullen plaatsmaken voor overdekte stallingen onder de nieuwe stationspleinen.

In 2003 tekenden Rijk en Gemeente Utrecht de uitvoeringsovereenkomst (UOK) waarin beiden zich committeerden tot dit project. In deze overeenkomst is risicoaansprakelijkheid overeengekomen. In 2007 werd dit gevolgd door een projectovereenkomst (POK) tussen, ProRail en de Gemeente Utrecht die gebaseerd is op de (toenmalige) scope / ontwerp van het project. Tevens is (in Bijlage B) in deze POK de risicoverdeling voor de realisatie van OVT tussen deze partijen verder uitgewerkt. Sinds dat moment is de scope aangepast onder andere vanwege de aansluiting van de Uithoflijn. In 2010 is het project de realisatiefase ingegaan en naar verwachting in 2016 wordt het vernieuwde station Utrecht Centraal officieel geopend. Tijdens de uitvoering gaat het treinverkeer door en zijn de winkels open. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de belangrijkste partijen in relatie tot het project OVT Utrecht.



Figuur 1, – belangrijkste partijen rond realisatie OVT Utrecht

De werkzaamheden binnen OVT bestaan uit vier delen: 1) traverse, 2) spoorse werkzaamheden, 3) bus en tramvoorzieningen, en 4) fietsenstallingen. Deze delen worden gefinancierd via vier stromen, ieder met eigen voorwaarden (bijvoorbeeld ten aanzien van indexering): vanuit het Ministerie van IenM, vanuit NS Stations, vanuit het Fonds Eenmalige bijdrage NS, en vanuit de Gemeente Utrecht). ProRail en Gemeente Utrecht voeren beide in het kader van de integrale opgave deelprojecten uit.

[Redacted text]

Deze drie verschillende indelingen van de scope (financiering, uitvoeringsverantwoordelijkheid en risico-aansprakelijkheid), maakt de administratie van het project complex.

De ProRail projectorganisatie (PO) schat in dat de nu door ProRail uit te voeren deelprojecten, de traverse en de spoorse werkzaamheden, niet binnen het daarvoor gealloceerde budget gerealiseerd kunnen worden. Het Ministerie van I&M heeft als belangrijke budgetverstrekker om die reden behoefte aan een review op de prognose eindstand van OVT c.q. op de omvang van de overschrijding.

[Large redacted block]

## 1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen

De doelstelling van de review is tweeledig:

*Doelstelling 1: het beoordelen van de prognose eindstand van de door ProRail uit te voeren deelprojecten binnen OV Terminal Utrecht. De achterliggende doelstelling is het vergroten van het inzicht in potentiële tekorten ten opzichte van het budget voor deze deelprojecten. Om deze doelstelling te kunnen behalen, worden de volgende onderzoeksvragen beantwoord:*

1. Welke scope behoort tot OVT en is deze adequaat verwerkt in de prognose eindstand?
2. Wordt bij het opstellen van de prognose eindstand voor dit werk een beheerst proces doorlopen?
3. Geeft het risicodossier een adequate inschatting van de financiële consequenties van risico's?
  - a. Is het risicodossier voldoende volledig (bijvoorbeeld: organisatierisico's, technische risico's, omgevingsrisico's, vertragings- of contractuele risico's)?
  - b. Zijn kansen en gevolgen onderbouwd ingeschat?
  - c. Geven beheersmaatregelen voldoende zekerheid om deze inschattingen aan te houden?

## 1.3 Scope en toetskader van de review

De in deze rapportage beschreven review richt zich op de prognose eindstand van de realisatie van het project OVT Utrecht betreffende het door ProRail uit te voeren deel. Hierbij is naast naar de opbouw en onderbouwing van de door de PO afgegeven PE tevens gekeken naar factoren die deze PE (kunnen) beïnvloeden zoals de relatie met de scope/ontwerp, risicomangement, omgevingsmanagement, planning, et cetera. Deze factoren zijn meegenomen voor zover ze van invloed zijn op de financiële PE van het project.

De review heeft een kwalitatief karakter en is uitgevoerd als een risicogestuurde steekproef, waarbij de keuze van onderwerpen is gebaseerd op waar in de ervaring van het auditteam risico's vaak optreden. Voorbeelden van onderwerpen die nadrukkelijk aandacht krijgen bij de review op de PE van OVT Utrecht zijn: het tijdspad en raakvlakken met de omgeving en andere projecten die daarin worden uitgevoerd. Er heeft geen volledige inhoudelijke toetsing van scope, raming, risicodossier plaatsgevonden. Toetsing heeft plaatsgevonden op basis van de expertise van Horvat & Partners, zoals opgedaan bij vergelijkbare projecten<sup>1</sup> en expert judgement van de leden van het auditteam.

<sup>1</sup> Waaronder: Prognose eindstand OV SAAL, Stationsgebieden: Den Bosch, Arnhem en Zwolle

## 2 Bevindingen

Dit hoofdstuk beschrijft de prognose eindstand in scope, geld en tijd zoals de PO OVT Utrecht deze afgeeft in haar 2<sup>e</sup> kwartaalrapportage 2014 (par 2.1) en de bevindingen van het auditteam ten aanzien van deze PE (par 2.2).

### 2.1 Prognose eindstand zoals afgegeven door de PO OVT Utrecht

De PO rapporteert ieder kwartaal aan de lijnorganisatie van ProRail en aan het ministerie van I&M. Hiervoor worden respectievelijk de PKR en DVR opgesteld. De PKR is de volledige project kwartaalrapportage. De DVR voor I&M heeft alleen betrekking op het rijksdeel van de financiering en is een afgeleide van de PKR. De PKR wordt ter informatie aan I&M en GUO directie verzonden. De informatie ten behoeve van de PKR over Q2 2014 is gebruikt voor deze review. In deze paragraaf geeft het auditteam de informatie weer die de PO in de betreffende rapportage rapporteert aangaande scope, geld en tijd.

#### 2.1.1 Scope

De vigerende scope van het project OVT Utrecht is beschreven in het addendum DO. Bijlage B van de POK van 2007 geeft een samenvatting van deze scope gekoppeld aan de bij deze scope behorende budgetten en risicoaansprakelijkheid. Deze totale scope wordt gerealiseerd door ProRail en de Gemeente Utrecht. De uitvoeringsverantwoordelijkheid en risicoaansprakelijkheid volgen elkaar niet.

Per november 2013 heeft een herijking van de uitvoeringsverantwoordelijkheid tussen ProRail en de Gemeente Utrecht plaatsgevonden. Tegelijkertijd is de budgetverdeling over de scope-onderdelen opnieuw ingedeeld om meer aansluiting te vinden met de huidige inzichten in de scope. De totale scope en het totale budget prijspeil 2007 zijn niet gewijzigd bij deze herindeling. De huidige verdeling is met Gemeente afgestemd en door Gemeenschappelijke Uitvoeringsorganisatie ProRail en Gemeente Utrecht (GUO) directie goedgekeurd [025].

Onderstaande tabel geeft op hoofdlijnen de uitvoeringsverantwoordelijkheid voor 2007 en 2013 weer. De verschuiving in uitvoeringsverantwoordelijkheid heeft betrekking op deelprojecten aan de Oostzijde: halte, inrichting gebied en fietsparkeren.

Uitvoeringsverantwoordelijkheid	2007	2013	Delta budget bouwkosten
<i>ProRail</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traverse</li> <li>• Spoorse projecten</li> <li>• Westzijde: halte</li> <li>• Oostzijde: halte, inrichting, fietsparkeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traverse</li> <li>• Spoorse projecten</li> <li>• Westzijde: halte</li> </ul>	2007: € 215,2 mln.
			2013: € 165,9 mln.
			Delta: -€ 49,3 mln.
<i>Gemeente</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sloopgereedmaken traverse</li> <li>• Westzijde: inrichting, fietsparkeren</li> <li>• Fietsparkeren West</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sloopgereedmaken traverse</li> <li>• Westzijde: inrichting, fietsparkeren</li> <li>• Oostzijde: halte, inrichting, fietsparkeren</li> </ul>	2007: € 35,1 mln.
			2013: € 84,5 mln.
			Delta: +€ 49,3 mln.
<i>Budget bouwkosten</i>	€ 250,3 mln.	€ 250,3 mln.	0



Met de herverdeling van scope heeft geen herverdeling van risico's plaatsgevonden. Momenteel ligt een voorstel voor reallocatie van de risico's bij de stuurgroep. Onderhavige review vormt een bouwsteen voor dit nog te nemen besluit.

### 2.1.2 Scope in Geld

Ten behoeve van de review heeft de PO een prognose eindstand afgegeven zoals zij die opgesteld heeft voor haar kwartaalrapportage 2 2014. Deze stand is van 15 mei 2014 en bedraagt € 419,3 mln. Het budget dat beschikbaar is voor de scope van deze PE bedraagt € 362,7<sup>2</sup> mln. met als gevolg een budgetspanning van € 56,6 mln. Onderstaande tabel geeft de opbouw van de PE naar kostentype. In dit overzicht neemt de PO een post op van € 3 mln. (in onderstaande tabel geel gemarkeerd) op om het te verwachten verschil tussen de indexering die de PO op het budget ontvangt (IBOI) en de indexering die de PO op haar verplichtingen dient te voldoen (GWW) voor het restant van de looptijd van het project mee te nemen.

	Voorzien			Onvoorzien				Totaal prognose [k€]
	Verplicht	Nog te verplichten		Risicoreservering				
		Raming(en)	VtW's	Tijd=geld	Index	Overig benoemd	Onbenoemd	
Bouwkosten (BK)	197.475	83.359	0	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	280.834
BK onvoorzien	14.320	7.372	N.v.t.	2.100		31.616	7.904	66.311
PEAT	56.356	18.821	0	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	75.177
PEAT onvoorzien		N.v.t.	N.v.t.					0
<b>TOTAAL</b>	<b>268.151</b>	<b>109.552</b>	<b>0</b>	<b>2.100</b>	<b>3.000</b>	<b>31.616</b>	<b>7.904</b>	<b>422.322</b>

Tabel 1 – Opbouw PE OVT Utrecht naar kostentype<sup>3</sup>

Deze PE heeft betrekking op zowel de scope zoals die door ProRail als de scope zoals die door de Gemeente Utrecht wordt uitgevoerd. Deze rapportage heeft betrekking op de scope zoals die door ProRail wordt uitgevoerd. De PE zoals die betrekking heeft op deze scope, bedraagt € 303,4 mln. Het budget dat met deze scope correspondeert bedraagt € 246,7, waardoor ook voor deze scope een budgetspanning van € 56,6 mln. optreedt. Voor de door de gemeente uit te voeren werkzaamheden is de prognose gelijk gesteld aan het budget in de PKR. Op eventuele verschillen tussen prognose en budget op scope waar de gemeente uitvoeringsverantwoordelijkheid voor draagt wordt niet in dit rapport in gegaan. Budget en prognose eindstand zijn als volgt opgebouwd [012].

<sup>2</sup> Dit budget is inclusief een garantstelling door het Rijk ter suppletie van het verschil tussen de werkelijke indexering en IBOI voor de periode 2003-2007 (tussen het opstellen van de raming en het tekenen van de POK).

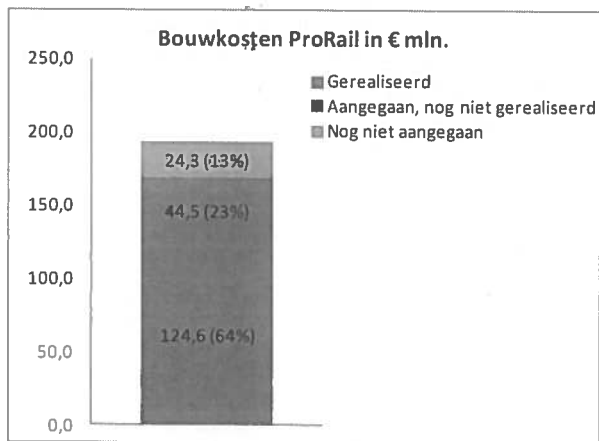
<sup>3</sup> Bijlage C van dit rapport geeft tevens een uitsplitsing van budget en PE naar scope onderdelen.

	Budget		Prognose eindstand			Saldo
	2007	2013	Aangegaan	Verwacht te gaan	Totaal	
Totaal						

Tabel 2 - Opbouw PE OVT Utrecht naar kostentype voor ProRail

**2.1.3 Tijd en geld**

Gemeten in € is 64% van de ProRail bouwkosten-scope gerealiseerd en nog eens 23% nog niet gerealiseerd maar al wel aangegaan (zie Tabel 3). De planning [022] gaat uit van oplevering van de stationshal per 4 juli 2016. De 2<sup>e</sup> kwartaalrapportage 2014 [009] noemt Q3 2016 als beoogde opleverdatum. Dit verschil is het gevolg van in bouwstap 4 opgetreden vertraging door het niet voor sloop beschikbaar zijn van de traverse tussen de stationshal en winkelcentrum Hoog Catharijne waardoor rekening wordt gehouden met een vertraging van twee tot zes maanden [006].



Tabel 3 - Voortgang project gemeten in €

Naast technische oplevering dient het project ook administratief opgeleverd / overgedragen te worden. [006] vermeldt dat de oplevering van de perronkappen inmiddels ruim twee jaar na de technische oplevering door de aannemer nog niet is overgedragen aan de beheerder. Dit is het gevolg van onder andere vertraagde oplevering van de as built gegevens. De realisatie van de perronkappen maakte geen deel uit van de scope van het project OVT Utrecht. Echter, de vertraging kan wel illustratief zijn voor het proces van opleveren aan de beheerorganisatie. Om deze reden kan er ook voor de Traverse en Buurtsporen (die wel tot de scope van OVT Utrecht behoren) sprake zijn van dergelijke vertragingen. Deze vertragingen zouden overigens geen effect hebben op de technische oplevering van het project en daarmee waarschijnlijk slechts beperkte effecten op de PE van het project hebben.

## 2.2 Bevindingen auditteam

Deze paragraaf beschrijft de bevindingen van het auditteam ten aanzien van de door de PO gerapporteerde standen voor scope, geld en tijd per Q2 2014. Aangezien de focus van de review ligt op de financiële PE, wordt deze prognose het uitvoerigst beschreven.

### 2.2.1 Scope

Op basis van [022] stelt het auditteam vast dat de totale scope zoals overeengekomen in de POK met de verschuiving van uitvoerstaken in 2013 gehandhaafd is. De belangrijkste verschuivingen in uitvoeringsverantwoordelijkheid in 2013 zijn het verschuiven van deze verantwoordelijkheid voor: de werkzaamheden aan de Oostzijde behalve de faseringskosten; tijdelijke fietsenstalling en de met deze verschuiving samenhangende verschuivingen in PEAT en onvoorzien van ProRail naar de Gemeente. De scope waar ProRail uitvoeringsverantwoordelijkheid voor draagt, is voor het grootste deel belegd in twee uitvoeringscontracten: een met Besix en een met Heijmans. Voor beide contracten is binnen de PO een bouwmanager aangesteld.

### 2.2.2 Geld

De presentatie van de bevindingen voor Geld vindt in deze paragraaf op hoofdlijnen plaats conform de indeling van kosten in de Tabel 1 voor Bouwkosten. Aan PEAT wordt een aparte paragraaf gewijd.

#### *Budget*

Het auditteam heeft het door de PE aangehouden budget kunnen herleiden tot de afgegeven beschikkingen. Het door de PO weergegeven budget (€ 246,7 mln.) bevat twee zachte componenten:

1. Een garantstelling door het Rijk ter suppletie van het verschil tussen de werkelijke indexering en IBOI voor de periode 2003-2007 (tussen het opstellen van de raming en het tekenen van de POK) van € 8,39 mln.
2. Een verzoek om roltrappen eerder te vervangen door ProRail AM voor € 0,6 mln.

Ondanks dat beide suppleties geen bevestigd budget vormen, is het auditteam van mening dat deze kunnen worden gebruikt om de PE tegen af te zetten, vanwege de toezeggingen die op dit gebied zijn gedaan (bijvoorbeeld de garantstelling door het Rijk).

#### *Voorzien (verplicht en nog te verplichten)*

Het deel van de scope waar ProRail uitvoeringsverantwoordelijkheid voor draagt (€ 193,3 mln. zie Tabel 2), kan zoals eerder aangegeven gesplitst worden naar scope (Traverse, Buurtsporen en overig) en naar uitvoeringscontracten: Besix, Heijmans en overig. Hoewel Besix het overgrote deel van de Traverse realiseert en Heijmans het overgrote deel van Buurtsporen heeft gerealiseerd, is er geen een-op-een koppeling tussen de kosten naar scope-onderdelen en naar uitvoeringscontract, omdat ook andere aannemers worden ingezet op deze scope-onderdelen. Voor de beschouwing van het inzicht in de bouwkosten, gaan we hier in op de twee belangrijkste contracten: Besix voor de Traverse en Heijmans voor Buurtsporen. Voor de betrouwbaarheid van de PE is met name het deel nog te verplichten relevant.

#### **Besix**

De realisatie van de Traverse is gecontracteerd bij en wordt (voor het overgrote deel) uitgevoerd door Besix,

[REDACTED]

Er is een overzichtelijke lijst van wijzigingen in de opdracht van Besix. Deze lijst is een 'levend document' waar per kwartaalrapportage een uitsnede van wordt gemaakt die als input voor de PE wordt gebruikt om de te verwachten kosten vanuit het Besix contract tot einde werk in te schatten.

[REDACTED TABLE]

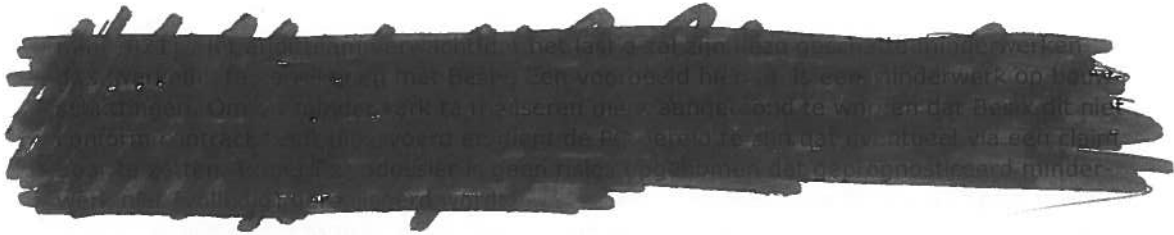
[REDACTED] De stand van zaken op individueel wijzigingenniveau wordt niet bevroren / vastgelegd voor rapportagemomenten. Hierdoor is de stand op dat detailniveau niet beschikbaar voor het auditteam en kunnen analyses alleen op bovenstaand niveau exact en op detailniveau bij benadering worden uitgevoerd.

[REDACTED]

In bovenstaand overzicht zijn VtW's feitelijk verzoeken van derden. Tegenover deze VtW's staan daarom toevoegingen aan de budgetkant. Deze derden dragen ook het risico voor dit werk. Op basis van deze reductie en toelichting van de PO, heeft het auditteam de aansluiting kunnen maken van in behandeling zijnde wijzigingen en de € 14,1 mln. die in Tabel 2 als 'nog te gaan' is opgenomen voor de Traverse.

Wijzigingen in de opdracht naar Besix worden volgens een helder proces afgehandeld. In het geval VtW's vanuit Besix door de PO worden afgewezen, vraagt de PO om een bevestiging / acceptatie van deze afwijzing door Besix. In totaal is voor € 6,3 mln. aan wijzigingen afgewezen. Voor € 3 mln. is aan acceptaties ontvangen. [REDACTED] is het niet ondenkbaar dat de niet geaccepteerde wijzigingen op enige wijze alsnog aanhangig worden gemaakt door Besix. Hiervoor is geen risicovoorziening in het risicodossier opgenomen.

Het overzicht van wijzigingen met Besix bevat met name meerwerken maar tevens een aantal te verwachten minderwerken met een verwacht te claimen bedrag door ProRail van [REDACTED]



Het overzicht van wijzigingen bevat een aantal wijzigingen die als concept wijzigingen kunnen worden aangemerkt. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze concept wijzigingen die een waardering in [021] hebben. Grijsze regels hebben betrekking op posten waarvan de oorzaak en kosten door de PO als exogeen worden aangemerkt.

(Concept)Wijziging	Inschatting gerelateerde kosten
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
Vertraging Corio	[Redacted]

Tabel 5 – (Concept)Wijzigingen in wijzigingenoverzicht [021] t.b.v. contract Besix

Het auditteam is van mening dat deze posten hebben niet het karakter van wijzigingen, maar van onvoorzien (OO)<sup>5</sup> hebben en zouden derhalve in het risicodossier of de post OO dienen te worden opgenomen in plaats van in wijzigingen. Een dergelijke allocatie biedt in de ogen van het auditteam betere mogelijkheden tot beheersing via het risicomangementproces. Daarnaast biedt dit de mogelijkheid bandbreedten op te nemen om onzekerheden weer te geven op basis waarvan inzicht gegeven kan worden in de onzekerheid in de PE op projectniveau. Ten slotte introduceert het opnemen van deze posten in het wijzigingenoverzicht een risico op gebrekkige aansluiting tussen beiden bestanden.

Dit lijkt zich daadwerkelijk voor te doen bijvoorbeeld aangezien zowel het wijzigingenoverzicht als het risicodossier posten bevatten i.v.m. de vertraging die is opgelopen naar aanleiding van de vertraagde oplevering van de stationshal door Corio. Daarnaast stelt het wijzigingenoverzicht dat het risicodossier een risico zou bevatten inzake de late overdracht van KTT/Taxiplatform. Deze situatie is echter niet actueel: het risico heeft geleid tot inmiddels opgedragen meerwerk waarbij het resterende deel is opgenomen in de lopende vertragingsclaim. Ten slotte is in de interviews aangegeven dat de interactie tussen de beheerders van het wijzigingenoverzicht en het risicodossier beperkt is geweest [14019-V-004].

Met betrekking tot de prognose van het werk dat naar verwachting nog aan derden gegund gaat worden, merkt het auditteam op dat deze onder code 600 (opdrachten aan derden via Besix; [Redacted]) en onder code 900 (opdrachten aan derden [Redacted]) is opgenomen. Dit leidt potentieel tot een dubbeltelling.

<sup>4</sup> Opdrachten aan derden worden geregistreerd via code 900. De kosten van 1, m mln. zijn opgenomen onder code 600 (zie [21], cell Z580)

<sup>5</sup> Zie ook verschil in indeling voorzien en onvoorzien die PO aanhoudt in o.a. NSP in Control [012]

Het wijzigingenoverzicht bevat een wijziging die in behandeling is (#400055569 Gewijzigde uitvoering en extra eisen bordes Oost) ter waarde van [REDACTED] waar geen code aan verbonden is en die als gevolg daarvan niet in het statusoverzicht van wijzigingen opgenomen is.

Van wijzigingen is niet bijgehouden op welke deel van de scope ze betrekking hebben in relatie tot de risico-aansprakelijkheid van deze scope onderdelen. Om deze reden zijn er geen kosten vanuit de PO doorberekend aan de Gemeente indien wijzigingen betrekking hadden op scope waar de Gemeente risico-aansprakelijk voor is, behalve indien de Gemeente deze initieert in de vorm van een wens tot wijziging.

### Heijmans

Het tweede grote uitvoeringscontract voor OVT Utrecht is een contract met Heijmans voor de realisatie van de Buurtsporen. Dit deelproject is nagenoeg afgerond. Conform de werkwijze bij Besix, wordt ook voor het Heijmans contract een staat met wijzigingen bijgehouden. Voor het Heijmans contract wordt wel bijgehouden met welke scope doorgevoerde wijzigingen verband houden en welke partij op basis van de afgesproken risico-aansprakelijkheid de kosten van deze wijzigingen dient te dragen. Op basis van dit overzicht is voor circa € 0,7 mln. aan wijzigingen bij de POS gealloceerd en door de POS geaccepteerd.



Op basis van ervaringen uit het verleden schat de bouwmanager in dat er € 150k aan kleine wijzigingen per kwartaal op het contract worden doorgevoerd. Dit bedrag is opgenomen in 'verwacht te gaan' op de Traverse.

### Overig

Buiten de contracten met Besix en Heijmans is voor circa [REDACTED] aan scope door andere opdrachtnemers in opdracht van ProRail uitgevoerd. Deze overige kosten houden verband met een groot aantal kleinere opdrachten:

- levering van roltrappen en liften voor de traverse ca. [REDACTED]
- bijdragen aan Strukton voor de aansluitingen op de nieuwe perronkappen ca. [REDACTED]
- diverse kleinere uitvoeringswerken ten behoeve van de traverse met kleine aannemers gecontracteerd voor ca. [REDACTED]
- de tijdelijke fietsenstalling, de zogenaamde busbuffer en inrichtingen van de commerciële voorzieningen op de traverse voor ca. [REDACTED]
- integrale realisatiekosten van ca. [REDACTED] hebben vooral betrekking op coördinatie, communicatie, leges, etc.

### *Onvoorzien overig benoemd*

Onder deze post vallen benoemde risico's die samenhangen met het risicodossier, oftewel de post voorzien-onvoorzien (VO) (exclusief tijd=geld waarderingen). In bevindingen met betrekking tot deze post maakt het auditteam een onderscheid tussen:

- het proces van risicomanagement
- de inhoudelijke beoordeling van risico's in het risicodossier
- claims en de wijze waarop deze in het risicodossier zijn opgenomen.

De hoogte van de post VO bedraagt € 31,6 mln. Dit bedrag sluit niet aan bij de verwachtingswaarde van het risicodossier (a € 26,7 mln.) dat voor de peildatum is opgeleverd. De PO geeft aan dat in overleg met PRM het exogeen gelabelde risico inzake de vertraging voor de integratie met het stadskantoor en de levering van de zogenaamde Corio traverse, wel is meegenomen in de post voorzien onvoorzien. Hiervoor is in het risicodossier een bedrag van [REDACTED] opgenomen. Ook is in deze PE rekening gehouden met het niet verhaalbaar zijn van reeds genomen mitigerende maatregelen voor de vertraging van de levering van de Corio traverse ([REDACTED]). Dit verschil wordt waarschijnlijk veroorzaakt door het niet op het juiste moment bevroeren van het risicodossier per Q2 2014.

Een groot risico dat nog meetelt in de verwachtingswaarde van [REDACTED] is recentelijk komen sterk gereduceerd. Hierdoor zal de verwachtingswaarde van het risicodossier dalen. De aangepaste verwachtingswaarde zou in lijn zijn met wat kentallen uit de literatuur in deze fase van het project<sup>6</sup>.

### Risicomanagement

Het kwaliteitsmanagementsysteem (KMS) is recent geïmplementeerd en bevat een procedure voor risicomanagement. Deze procedure onderscheidt 3 niveaus van risico's: strategisch, tactisch, operationeel. De procedure beschrijft dat ieder van deze niveaus zijn eigen frequentie van actualiseren. Van de 26 actuele risico's die voor rekening van VO komen, hebben er 10 een allocatie naar niveau. De werkwijze zoals beschreven in de procedure komt niet naar voren bij de risicomanager. Deze beschrijft een proces dat geen onderscheid maakt naar niveaus en via risicosessies en bilateralen risico's actualiseert. Ook een rapportage van de activiteiten op het gebied van risicomanagement in de afgelopen maanden [023] geeft aan dat geen sprake is van het hanteren van het beschreven proces. Er vinden aantoonbaar risicosessies en bilateralen plaats [023] al lijken deze vooral gericht op actuele behoefte in plaats van volgens een (minimaal) vast stramien. Deze werkwijze wijkt af van de beschreven werkwijze en van de werkwijze die de risicomanager aangeeft, waarin ten minste eens per kwartaal met alle rolhouders gesproken wordt. Uit de interviews blijkt [14019-V-004] dat dit niet het geval is. De PO heeft dit recentelijk via interne audits ook geconstateerd en beraadt zich op maatregelen.

Op basis van ervaringen van het auditteam bij andere projecten, is het auditteam van mening dat zowel het gedocumenteerde proces als het door de risicomanager beschreven proces van risicomanagement afdoende kan zijn voor het adequaat managen van risico's. De huidige aangehouden systematiek zou verbeterd kunnen worden door uit te gaan van een planning die de minimaal uit te voeren bilateralen en risicosessies beschrijft en waarin bijgehouden wordt of deze sessies daadwerkelijk plaatsvinden.

Daarnaast is er naar de mening van het auditteam te weinig aantoonbare afstemming tussen het risicodossier van Besix en dat van de PO. Het auditteam herkent risico's vanuit Besix in het risicodossier, maar heeft niet kunnen vaststellen dat dit het gevolg is van een structurele en volledige afstemming van risico's tussen Besix en de PO. Ervaring leert dat opdrachtnemers risico's (rest)risico's voor de opdrachtgever op kunnen leveren. Indien er weinig zicht op ON risico's is, kan dit tot verrassingen aan de kant van de OG leiden. Het auditteam heeft hier geen reservering voor aangetroffen.

### Risico's in risicodossier

Het risicodossier bevat een risico inzake de brandwerendheid van vloeren met een kans van optreden van 99% (0151). Het risico vertegenwoordigt circa 50% van de verwachtingswaarde van het risicodossier (€ 15 mln.). Recentelijk zijn brandwerendheidstesten uitgevoerd

<sup>6</sup> Naar: Risico's en onzekerheden, Werkgroep GWW DACE, 2007 en Voorzien, Onvoorzien of onzeker. Stichting PAO; Voor D&C contracten: Onvoorzien als percentage van nog te realiseren productie: Planstudie 25-30%, Voorbereiding aanbesteding 15-20%, Ontwerpfase ON 10-15%, Uitvoering ON 5-10%; en verhouding VO/OO: Planfase <50/50, Voorbereiding aanbesteding 50/50, Ontwerp- begin bouwfase 70/30, Einde bouwfase 95/5.

waaruit blijkt dat de kans van optreden van het risico gering is. De kans van optreden van 99% voor de uitkomsten van de brandwerendheidstesten bekend werden, duidt in de ogen van het auditteam op het niet conform de meest recente inschattingen weergegeven van dit risico in het risicodossier. De PO geeft aan het risico als een bijzondere gebeurtenis te zien; een kleine kans, groot gevolg risico dat als het optreedt een dermate groot effect op de PE van de PO heeft dat zij het niet verstandig acht middels het terugbrengen van de kans van optreden een lagere verwachtingswaarde voor dit risico op te nemen. Het item is bij opdrachtgever en risicodragers expliciet bekend evenals de beheersmaatregelen. In de ogen van het auditteam dient deze afweging gemaakt te worden door de opdrachtgevers van het project op basis van een probabilistische analyse op de PE (zie tevens 'Prognose eindstand' op pagina 15).

Het risicodossier bevat een aantal risico's die de PO als exogeen aanmerkt. Het auditteam onderschrijft dat de oorzaken van deze risico's veelal buiten de PO liggen. Echter, de gevolgen ervan kunnen (deels) endogeen / voor rekening van de PO zijn. Om die reden zou de PO een reservering ter dekking van deze kosten aan moeten houden, hetgeen nu niet het geval is. Een voorbeeld van een dergelijk risico is de potentiële plaatsing van een pomp als gevolg van een wens van de brandweer (0509). De PO waardeert dit als een exogeen risico. Het auditteam is van mening dat om het vergunningverleningsproces te kunnen borgen, er kosten uit dit risico naar voren kunnen komen die endogeen voor de PO zijn. De potentiële kosten die met dit risico samenhangen worden door de RSE<sup>7</sup> op € 3 mln. geschat. Deze hoogte wijkt overigens af van hetgeen in de het risicodossier is opgenomen (L en U; € 4 en € 5 mln.)

Het risicodossier lijkt een aantal risico's te missen voor de overdracht van het gerealiseerde aan beheerders. Voorbeelden van dit soort risico's zijn:

- De schuinstand van een aantal sporen wijkt af van de OVS wat een probleem kan vormen bij overdracht van de PO aan de beheerder. Het verhelpen van deze afwijking is dermate ingrijpend, dat dit niet voor de hand ligt. Meer voor de hand liggend is het verkrijgen van dispensatie. PO heeft aangegeven dat inderdaad dispensaties zijn aangevraagd en naar alle waarschijnlijkheid zullen worden verleend.
- Het beheer van de interwijk verbinding lijkt niet belegd. Dit zou betekenen dat de beheerder geen acceptatie-eisen heeft kunnen opstellen en dit achteraf gaat doen.
- In de huidige kabeltunnel(s) wordt water en elektra gecombineerd. Dit is wellicht niet acceptabel, bijvoorbeeld voor de NS i.v.m. beschikbaarheid.
- Het kader voor overdracht van delen van het werk aan andere partijen dan ProRail, Gemeente Utrecht en NS, is niet vastgelegd. Hierdoor is onduidelijk welke eisen voor onder andere overdrachtdossiers door deze partijen zullen worden gesteld.

### **Claims en Verdragingskosten**

De PO heeft van Besix reeds een aantal claims ontvangen die het auditteam nader heeft beschouwd. Het auditteam ziet het risico dat deze claims (deels) worden gehonoreerd en dat toekomstige claims niet uitgesloten zijn. Dit hangt in de ogen van het auditteam samen met de complexe omgeving waarin het project wordt uitgevoerd en de relatie met Besix.

Het project wordt uitgevoerd in het stationsgebied Utrecht waar tevens veel andere projecten worden uitgevoerd. Als gevolg hiervan zijn er relatief veel raakvlakken met deze andere projecten, wat de fasering complex maakt. Daarnaast heeft ProRail geen overeenkomsten / contractuele banden met een belangrijke stakeholder in het gebied, Corio, waar wel mee samengewerkt dient te worden. Corio heeft deze relatie wel met de Gemeente. Indien ProRail schade / hinder ondervindt van Corio in de samenwerking zouden claims via de Gemeente dienen te lopen. Dit heeft een beperkte kans van slagen. Vanwege de verwevenheid van werkzaamheden in het gebied, is de kans groot dat het claimen van schade bij de Gemeente leidt tot een cirkel van claims; ProRail -> Gemeente Utrecht -> Corio -> Gemeente

---

<sup>7</sup> Rail Systems Engineer



Utrecht -> ProRail. De uitkomst van een dergelijk conflict is op voorhand moeilijk in te schatten en kan gepaard gaan met hoge PEAT kosten.

Ten slotte is de verhouding ProRail - Besix niet goed. De volgende (potentiële) claims van Besix spelen:

- Een claim van Besix omdat Corio de Traverse 6 maanden te laat heeft opgeleverd. Naar inschatting van de PO bedraagt het effect op de fasering van Besix slechts 2 maanden. De PO heeft hiervoor een exogeen risico in het risicodossier opgenomen voor [REDACTED] en een exogene concept wijziging in het wijzigingenoverzicht voor € [REDACTED]. Naar de mening van het auditteam is dit een exogene oorzaak, maar zijn dit endogene kosten omdat ze waarschijnlijk niet geclaimd kunnen worden bij Corio of bij de Gemeente gezien bovenstaande overwegingen over de onderlinge relaties. Het auditteam acht de aannahme dat Besix 2 maanden zal claimen optimistisch en verwacht dat dit de volledige 6 maanden zal zijn. De kosten bedragen dan indien de door de PO aangegeven vuistregel van een € mln. per maand wordt aangehouden rond de [REDACTED], plus de PEAT kosten. De PO heeft aangegeven dat ondanks dat deze posten als exogeen staan aangemerkt, ze wel in de post voorzien-onvoorzien en daarmee in de PE zijn opgenomen.
- Een claim van Besix inzake bouwtijdverlenging en versnelling van een jaar ter hoogte van [REDACTED]. Deze claim is opgenomen in het risicodossier met een verwachtingswaarde van [REDACTED]. Dit is naar inschatting van het auditteam een optimistische aannahme. Daarnaast is het risico breder geformuleerd dan specifiek voor deze claim en heeft het betrekking op alle claims die voort kunnen komen uit het feit dat Besix scherp aangeboden heeft. Het auditteam is van mening dat het beslechten van onderhavige claim niet hoeft te betekenen dat er geen toekomstige claims meer volgen en dat toekomstige claims een risico vormen.

#### *Onvoorzien overig onbenoemd*

Dit betreft de post onvoorzien-onvoorzien. Deze is opgenomen voor 25% van de verwachtingswaarde van het risicodossier. De PO geeft aan dat de post tevens onafhankelijk van de hoogte van VO beoordeeld is en dat hier eenzelfde inschatting: € 8 mln. uitkwam.

Zoals eerder aangegeven is het auditteam van mening dat de reservering die onder wijzigingen Besix en derden is opgenomen feitelijk OO vormt waarmee de PE van de PO in de ogen van het auditteam € 13 mln. aan OO bevat. Twee vuistregels<sup>6</sup> uit de literatuur bieden aanknopingspunten voor de inschatting van OO van projecten in deze fase:

1. Onvoorzien (VO en OO samen) bedraagt 5-10% van de nog te realiseren productie;
2. 10-20% van dit onvoorzien is OO en 80-90% VO.

Onderstaande tabel vertaalt deze vuistregels naar onvoorzien voor de door ProRail te realiseren scope bij OVT Utrecht.

<i>Onvoorzien (VO en OO samen) bedraagt 5-10% van de nog te realiseren productie</i>	
Nog te realiseren productie	€ 81,6 mln. <sup>8</sup>
5-10% daarvan	€ 4,1 – 8,2 mln.
<i>10-20% van dit onvoorzien is OO en 80-90% VO</i>	
10-20% daarvan	€ 0,4 - 1,6 mln.

*Tabel 6 - Toepassing vuistregels onvoorzien op OVT Utrecht*

De waarden uit deze tabel vormen een leidraad / gemiddelde voor projecten. De inschatting van onvoorzien-onvoorzien is naar de mening van het auditteam ook afhankelijk van andere

<sup>8</sup> € 68,8 mln. bouwkosten (zie Tabel 3) en € 12,8 mln. PEAT [012]

aspecten zoals de mate waarin risico's zijn voorzien en de relatie met de opdrachtnemer. Vanwege het integrale karakter van onvoorzien-onvoorzien, komt het auditteam op deze post terug aan het eind van dit hoofdstuk na de bespreking van de resterende posten van de PE.

#### *Onvoorzien Tijd=geld*

De PO hanteert een projectplanning waarin de onderlinge relaties tussen activiteiten worden aangegeven [022]. De laatste probabilistische analyse van deze planning (PPI) is al enige jaren oud. De PO heeft recentelijk een inschatting van potentiële vertraging gemaakt op basis van de top-5 vertragingrisico's.

Bij gebrek aan een probabilistische analyse van de planning beschouwt het auditteam de verwachtingswaarde van vertragingen in het risicodossier. Deze bedraagt circa 140 weken exclusief het risico op late levering van as built gegevens omdat dit risico de oplevering door de ON niet beïnvloed [008]. De verwachtingswaarde van de risico's is een bovengrens voor de te verwachten vertraging op het project aangezien: 1) risico's parallel kunnen optreden en niet complementair/optelbaar zijn, en 2) er (wellicht) meerdere gescheiden bouwstromen zijn waardoor werk door kan gaan terwijl een bepaalde activiteit stilligt. Ondanks deze nuancering is het auditteam van mening dat indien de inschattingen van de vertragingen van de risico's actueel is, deze inschatting aanleiding geven om te veronderstellen dat de vertraging van het project groter zou kunnen zijn dan de 2 tot 6 maanden waar de PO in de kwartaalrapportage over rapporteert. Het auditteam is van mening dat de vertragingen van de risico's kritisch geactualiseerd dienen te worden en een probabilistische analyse van de planning gemaakt dient te worden om ten eerste meer zicht te krijgen op de breedte rond het vertragingrisico voor het project en ten tweede maatregelen te overwegen.

De uitkomst van de tijd is geld berekening van de PO bedraagt € 2,1 mln. hetgeen is afgeleid van € 350k voor 6 maanden aan PEAT. Deze inschatting dekt niet de kosten van de ON. Zonder PPI is de basis om een voorspelling over de tijdsgebonden kosten te doen in de ogen van het auditteam beperkt. Echter, de inschatting van € 2,1 mln. is in de ogen van het auditteam te laag omdat:

1. deze alleen de PO en niet de ON kosten betreft;
2. gebaseerd is op een beperkter vertraging dan het risicodossier doet vermoeden;
3. andere tijdsgebonden kosten zoals indexering en de op kwartaal gebaseerde voorzien voor OO buiten beschouwing laat.

#### *Onvoorzien Prijsindex*

De PO neemt een bedrag van € 3 mln. aan kosten in haar PE op als verwachtte verschil tussen de indexatie van te ontvangen budget en de indexatie van de verplichtingen. Deze inschatting is gebaseerd op oplevering eind 2016. Potentiële vertraging in oplevering kan dit bedrag doen stijgen, hetgeen een risico is.

#### *PEAT*

De PO rapporteert aangegane verplichtingen voor € 47 mln. aan PEAT en € 9 mln. nog te gaan (voor uitvoering ProRail scope) [012]. Deze kosten worden onderbouwd middels [013]. [013] geeft een heldere onderbouwing van de naar verwachting in te zetten personen inclusief tarieven tot en met 2016. De analyse in [013] geeft een reeds aangegane PEAT aan van € 52 mln. Het verschil tussen deze € 47 mln. en € 52 mln. bestaat uit PEAT kosten die voor rekening van de GU komen.

Daarnaast beschrijft de post de te verwachten kosten tot en met 2016. In lijn met potentiële vertragingen zou PEAT hoger uit kunnen vallen. Op basis [013] valt af te leiden dat de gemiddelde PEAT kosten voor het jaar 2015 ongeveer € 300k per maand bedragen.

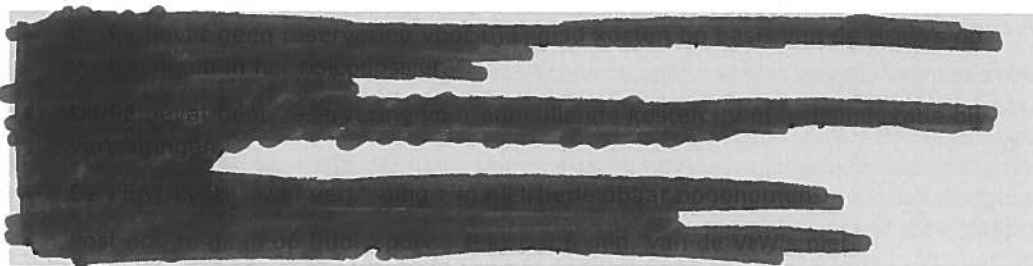
*Prognose eindstand*

Bovengenoemde bevindingen hebben betrekking op de door de PO gerapporteerde posten waaruit de PE is opgebouwd. De PO laat een aantal posten buiten deze opbouw: kosten en risico's die de PO als exogeen aanmerkt. Deze kosten bevatten onder andere indexatierisico's die al opgetreden zijn en waarvan de effecten al verwerkt zijn in de PE. Hierdoor kunnen exogene risico's en de PE niet opgeteld worden om de totale kosten verbandhoudend met het project vast te stellen. Dergelijke informatie kan voor de opdrachtgever van het project van belang zijn. Om die reden is het auditteam van mening dat exogene risico's daadwerkelijk risico's dienen te zijn die voor rekening van een derde komen en daarmee buiten de PE van de PO vallen.

De PO heeft geen probabilistische analyse uitgevoerd op de PE om inzicht te krijgen in de bandbreedte rond deze eindstand en eventuele scheefte in deze bandbreedte. Het auditteam is van mening dat een dergelijke berekening aanvullend inzicht geeft. Het uitvoeren van een deze berekening vraagt naast het aangeven van een T/verwachtingswaarde van risico's tevens een actuele inschatting van de bandbreedte van kostenposten / risico's. De waarde van een dergelijke analyse op basis van de huidige inputgegevens zou beperkt zijn gezien het beperkte aantal risico's waar een bandbreedte voor opgenomen is en het feit dat alle opgenomen verdelingen rond risico's symmetrisch zijn. Zo bevat het huidige risicodossier 26 actuele risico's waarvan 14 risico's een L en U waarde en 8 risico's enkel een T waarde voor geld hebben. Twee risico's hebben geen L, T of U waarde voor geld en twee hebben deze niet voor tijd of voor geld (0262 en 0346).

*Onvoorzien-onvoorzien*

Zoals op pagina 13 aangegeven reflecteert het auditteam integraal op de omvang van onvoorzien. Onderstaande tabel geeft een overzicht van punten die eerder in deze rapportage genoemd zijn en die van invloed zijn op de beoordeling van de post onvoorzien-onvoorzien. Punten die leiden tot een hogere inschatting van OO door het auditteam zijn grijs gemarkeerd. Niet gemarkeerd punten leiden tot een lagere inschatting van OO door het auditteam.



Op basis van deze punten concludeert het auditteam dat deze 'plussen' en 'minnen' elkaar in grote mate uitdempen. De inschatting van het auditteam komt enigszins hoger uit, maar van een wezenlijk ander beeld van de PE tussen PO en auditteam is geen sprake.

### 3 Conclusies

Dit hoofdstuk beschrijft op basis van de bevindingen uit het vorige hoofdstuk de conclusies van de review voor doelstelling 1<sup>9</sup>: het beoordelen van de prognose eindstand van de door ProRail uit te voeren deelprojecten binnen OV Terminal Utrecht. De conclusies worden hieronder gekoppeld aan de in par 1.2 gepresenteerde onderzoeksvragen.

*Onderzoeksvraag 1: Welke scope behoort tot OVT en is deze adequaat verwerkt in de prognose eindstand?*

De scope die behoort bij OVT Utrecht is vastgelegd in het POK uit 2007 en in een wijziging van uitvoeringsverantwoordelijkheden van deze scope in 2013 [025]. Het auditteam heeft niet vastgesteld dat (onderdelen van) de scope niet zijn opgenomen in de prognose eindstand.

*Onderzoeksvraag 2: Wordt bij het opstellen van de prognose eindstand voor dit werk een beheerst proces doorlopen?*

Over het algemeen wordt naar de mening van het auditteam een beheerst proces doorlopen bij het opstellen van de prognose eindstand. Het auditteam ziet de volgende verbeterpunten:

- Afstemming overzicht van de PO van wijzigingen in het contract met opdrachtnemers Besix en Heijmans en risicodossier:
  - a. Er ontbreekt een risico / kans op claims n.a.v. niet accepteerde afgewezen wijzigingen;
  - b. Het risicodossier bevat niet het in het wijzigingenoverzicht benoemde risico m.b.t. overdracht KTT;
  - c. Het overzicht van in behandeling zijnde wijzigingen in het contract met Heijmans sluit niet aan op de in de PE daarvoor opgenomen post.
- Proces van risicomanagement:
  - a. De in het KMS beschreven werkwijze voor risicomanagement en de door de risicomanager beschreven werkwijze worden niet aangehouden;
  - b. De afstemming tussen bouwmanagement en risicomanagement vindt met een te lage frequentie plaats vergeleken met de snelheid waarmee risico's zich ontwikkelen;
  - c. De afstemming tussen het risicodossier van Besix en de PO is niet aan te tonen;
  - d. Van wijzigingen in het Besix contract is niet bijgehouden op welke deel van de scope ze betrekking hebben in relatie tot de risicoaansprakelijkheid van deze scope onderdelen [REDACTED]
- Het overzicht van de PO van wijzigingen in het contract met Besix:
  - a. bevat een reservering voor onvoorzien die onder Onvoorzien dient te worden geplaatst (t.b.v. adequate sturing, rapportage en inzicht in bandbreedten).
  - b. rapporteert een wijziging niet in de PE (#400055569)
  - c. [REDACTED]

<sup>9</sup> Op de beoordeling van doelstelling 2 wordt ingegaan in 14019-R-2

- Onderzoeksvraag 3: *Geeft het risicodossier een adequate inschatting van de financiële consequenties van risico's?*
- a. *Is het risicodossier voldoende volledig (bijvoorbeeld: organisatie-risico's, technische risico's, omgevingsrisico's, vertragings- of contractuele risico's)?*
  - b. *Zijn kansen en gevolgen onderbouwd ingeschat?*
  - c. *Geven beheersmaatregelen voldoende zekerheid om deze inschattingen aan te houden?*

Het risicodossier geeft om de volgende redenen nog in beperkte mate adequaat inzicht in de financiële consequenties van risico's:

- de inschatting van (de bandbreedte van) risico's is niet in alle gevallen actueel;
- bepaalde risico's worden door de PO als exogeen qua oorzaak aangemerkt waar het auditteam van mening is dat deze wel endogene gevolgen kunnen hebben (bijvoorbeeld verlate oplevering Corio Traverse, combinatie water en elektra in tunnelkanaal);
- er is beperkt zicht op de spreiding rond de PE vanwege het ontbreken van een probabilistische analyse van de PE en de beperkte aanwezigheid van inschattingen van bandbreedtes rond risico's.
- op punten lijkt het risicodossier niet volledig (bijvoorbeeld op het gebied van risico's rond wijzigingen, claims en overdracht);
- de potentiële financiële gevolgen van vertragingen zijn te laag ingeschat:
  - a. er is geen betrouwbare probabilistische planning en de op basis van het risicodossier te verwachten vertraging is groter dan hetgeen de PO vanuit gaat;
  - b. de kosten per eenheid vertraging die de PO aangeeft dekken enkel de PEAT kosten en niet de tijdsgebonden kosten van: ON, indexatie, OO.
- het risicodossier bevat exogene risico's die al zijn opgetreden en daarom zijn verwerkt in de PE. Als gevolg hiervan zou het optellen van PE en de kosten van exogene risico's leiden tot dubbeltellingen. Dit beperkt het inzicht dat opdrachtgevers van het project hebben in de kosten die voor hen aan het project OV Utrecht verbonden zijn.

Met betrekking tot de gevolgen van deze conclusies voor de hoogte van de (risicoreservering binnen de) PE concludeert het auditteam dat de 'plussen' en 'minnen' elkaar in grote mate uitdempen. De inschatting van het auditteam komt enigszins hoger uit, maar van een wezenlijk ander beeld van de PE tussen PO en auditteam is geen sprake.

**Bijlage A: Ontvangen documenten**

Nr.	Omschrijving	Datum
001	EDMS #3362652 v1 nsp utrecht kwartaalrapportage-PKR q2 2013 definties financiën	–
002	EDMS #3470444 v1B nsp utrecht pkr toelichting op budget en prognose	–
003	EDMS #3514813 v1 nsp utrecht kwartaalrapportage Q1 2014 TVP schema Utrecht Groot versie8 1	7-11-13
004	EDMS #3514814 v1nsp utrecht kwartaalrapportage Q1 2014 Blokken clusters 2015 Besix Rabo DSSU CONCEPT	2-01-14
005	EDMS #3537975 v1 nsp utrecht Terugkoppeling kwartaalgesprek Q1 2014 NSP Utrecht	18-03-14
006	EDMS #3575591 v2 nsp utrecht pkr Q2 2014	1-06-14
007	EDMS #3576021 v1 nsp utrecht Overallplanning OVT Utrecht 140519 PKR2014 2- Q2 2014	19-05-14
008	EDMS #3576899 v1 R-dossier Mei 2014	–
009	EDMS #3578004 v1 nsp utrecht DVR Q2 2014 kwartaalrapportage	–
010	EDMS #3578023 v1 nsp utrecht standaardmodellen kwartaalrapportage nsp utrecht 2014	–
011	EDMS #3578301 v1A nsp utrecht Communicatiekalender OVT Utrecht 2014 vs 23 mei 2014	–
012	EDMS #3579151 v1 nsp utrecht standaardmodellen voor kwartaalrapportage nsp utrecht 2014	–
013	EDMS #3580283 v1 PEAT prognose mei 2014 bij PKR q	–
014	EDMS #3581919 v1 nsp utrecht prip perron 345 q2 2014	–
015	POK	24-04-07
016	Bijlage B uit 015 Scope en risicoverdeling POK	24-04-07
017	VTW overzicht	16-06-14
018	OVT Utrecht Status configuratie en ontwerp	
019	indexatie 1e halfjaar 2014	18-04-14
020	indexatie termijn 33	
021	lijst meer-minderwerk	
022	Masterplanning OVT Utrecht DataDate 140515	15-05-14
023	E-mail Marieke Datema over vervangende werkzaamheden zwangerschap	2-07-14
024	Verdeling_meerwerk totaal buurtsporen (goedgekeurde meerwerken)	
025	Budgetverdeling	
026	Samenvatting aansluiting verplichtingen	
027	verplichtingen deelproject 11 in Excel	
028	verplichtingen deelproject 11	

Nr.	Omschrijving	Datum
029	Notitie projectleidersoverleg budgetverdeling herijking POK	4-03-14
030	Excel tabel overzicht clusters	–
031	Budget-Opbouw	–
032	Indicatie kosten fietsenstalling Stationsplein West v.1	–
033	Notitie Stuurgroep Uitvoeringsovereenkomst Stationsgebied Utrecht	16-09-09
034	Verslag Stuurgroep Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied	24-09-09
035	Agendapuntformulier overleg stuurgroep Uitvoeringsovereenkomst Rijk- gemeente Utrecht	24-09-09
036	Investeringen: Grond, Bouw & Inrichting	–
037	Indicatie kosten fietsenstalling Stationsplein West v.2.	–
038	Investeringen OV-T Fietsparkeren	–
039	Notitie fietsparkeren Stationsgebied - nov 2010	2-11-10
040	Kwaliteitsmanagementsysteem	–



## **Bijlage B: Overzicht besprekingsverslagen**

Met een aantal personen uit de PO hebben interviews plaatsgevonden. Van elk interview is een kort en bondig verslag opgesteld dat ter wederhoor aan de geïnterviewde wordt voorgelegd voordat dit is vastgesteld. Waar nodig, is aanvullende informatie verstrekt. De volgende verslagen zijn in dit kader vastgesteld:

- Besprekingsverslag dhr. Dierckxens d.d. 16 juni 2014, kenmerk: 14019-V-001
- Besprekingsverslag dhr. Kamermans d.d. 16 juni 2014, kenmerk: 14019-V-002
- Besprekingsverslag dhr. Berends d.d. 16 juni 2014, kenmerk: 14019-V-003
- Besprekingsverslag dhr. Vos en mevr. Burgmeijer d.d. 30 juni 2014, kenmerk: 14019-V-004
- Besprekingsverslag dhr. Van der Velde en dhr. El Yakoubi d.d. 02 juli 2014, kenmerk: 14019-V-005
- Besprekingsverslag mevr. Datema en dhr. Van Kuilenburg d.d. 02 juli 2014, kenmerk: 14019-V-006
- Besprekingsverslag A. Hutschemaekers d.d. 02 juli 2014, kenmerk: 14019-R-007

## Bijlage C: Opbouw Prognose eindstand

Scope		Budget (pp 2013)	Prognose eindstand (pp 2013)
<b>Bouwkosten</b>		<b>270.444.755</b>	<b>280.833.701</b>
10	<i>CLUSTER TRAVERSE</i>	154.169.362	166.157.811
11	Traverse Stationshal	139.529.267	151.885.771
12	Commercie inrichting NSS (nieuw voor oud)	3.334.173	2.483.808
52	Commercie derving NSS (huur en omzet)	1.787.252	2.269.561
13	Sloopgereed maken Stationstraverse en Catharijnehof	9.518.670	9.518.670
20	<i>CLUSTER SPOORSE PROJECTEN</i>	18.579.899	16.665.465
21	Buurtsporen	18.579.900	16.665.465
22	K&L derden	0	0
30	<i>CLUSTER PROJECTEN OOST- CENTRUMZIJDE</i>	48.886.611	48.721.939
31	bus- en tramterminal Oost / Centrumzijde	19.202.982	19.202.982
32	overige herinrichting Oost- Centrumzijde	5.507.138	5.507.138
33	faseringskosten; tijdelijke fietsenstalling	1.525.572	1.360.899
34	fietsparkeren Oost- Centrumzijde	22.650.920 <sup>10</sup>	22.650.920
40	<i>CLUSTER PROJECTEN WEST- JAARBEURSZIJDE</i>	33.902.819	33.902.819
41	Busterminal West- Jaarbeurszijde	7.950.028	7.950.028
42	overige herinrichting West- Jaarbeurszijde	15.736.864	15.736.863
43	fietsparkeren West- Jaarbeurszijde	10.215.928 <sup>11</sup>	10.215.928
50	<i>CLUSTER INTEGRALE REALISATIEKOSTEN</i>	14.906.062	15.385.667
51	Overall coördinatie ProRail	5.825.925	6.305.529
53	Overige bijkomende kosten ProRail (o.a. leges en CAR)	4.393.928	4.393.928
59	Integrale realisatiekosten GU (o.a. leges en CAR)	4.686.210	4.686.210
<b>Onvoorzien</b>		<b>32.590.125</b>	<b>63.311.310</b>
91	Project Onvoorzien ProRail	23.233.553	53.954.739
92	Project Onvoorzien GU	9.356.571	9.356.571
98	nog te verdelen	0	0
99	taakstelling agv indexering IBOI 2003-2006	0	0
<b>PEAT<sup>12</sup></b>		<b>59.637.653</b>	<b>75.177.333</b>
81	Engineering voor GU	19.074.332	19.074.332
82	Engineering voor GUO	40.563.321	56.103.001
83	PEAT bijbestelling fietsenstallingen (4500 stuks)	0	0
<b>Totaal scope POK</b>		<b>362.672.532</b>	<b>419.322.344</b>

Tabel 7 – Opbouw budget en PE naar scope-onderdelen (grijs: uitvoering Gemeente, wit: uitvoering ProRail)

De grijze regels in bovenstaande tabel markeren scope aan die door de Gemeente Utrecht wordt gerealiseerd. De witte regels worden door ProRail gerealiseerd. De budgetten voor de gemeentelijke projecten zijn van het Rijk afkomstig (MIRT beschikking) en worden door Pro-

<sup>10</sup> Inclusief 3300 stuks bijbestelling fietsparkeren oostzijde a 5,4 mln.

<sup>11</sup> Inclusief 1200 stuks bijbestelling fietsparkeren westzijde a 2,0 mln.

<sup>12</sup> Kosten van Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht; NB de PEAT voor de bijbestelling van de 4500 fietsenstallingen is opgenomen in de PEAT voor de gemeente (ca. € 1,8 mln.)

Rail bij het Rijk gedeclareerd. De vrijgave van budgetten voor gemeentelijke projecten is geregeld in de POK (bijlage H). Hierbij wordt het beschikbare budget in opdracht aan gemeente verstrekt bij aanvang van de uitvoering van het betreffende deelproject. De PO geen inzicht in de prognose eindstand voor deze posten en daarom stelt de PO de PE voor deze posten gelijk aan het budget ondanks dat er in praktijk overschrijdingen ten opzichte van het budget op kunnen treden. Alleen voor de fietsenstallingen is de PO tevens risicodragend voor deze posten.



## Addendum Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied

---

De ondergetekenden,

1. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld, handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gezeteld te Den Haag, hierna te noemen: het Rijk;
2. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, handelend als bestuursorgaan, namens deze de directeur Projectorganisatie Stationsgebied, [REDACTED] overeenkomstig artikel 5.2 van de uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied en collegebesluit van 25 januari 2005, nr.58), hierna te noemen: de gemeente Utrecht.

Partijen 1 en 2, hierna gezamenlijk te noemen: partijen.

Overwegende:

- a. partijen hebben op 2 juli 2004 de Uitvoeringsovereenkomst Stationsgebied Utrecht (hierna: uitvoeringsovereenkomst) gesloten;
- b. het project Stationsgebied Utrecht is thans in volle uitvoering;
- c. in de afgelopen jaren zijn door exogene- en endogene omstandigheden veel planningswijzigingen doorgevoerd;
- d. vanwege deze wijzigingen is besloten om de uitvoeringsverantwoordelijkheid tussen de gemeente Utrecht en subsidieontvanger aan te passen;
- e. tussen het Rijk en de gemeente Utrecht is een herverdeling van risico's overeengekomen die beter aansluit bij de actuele uitvoeringsverantwoordelijkheid;
- f. deze herverdeling heeft geen effect op de gecumuleerde omvang van het risicoprofiel van de individuele partijen;
- g. door het aanpassen van de uitvoeringsverantwoordelijkheid en de risicoaansprakelijkheid verbetert de beheersbaarheid van het project Stationsgebied Utrecht;
- h. de herverdeling is vastgesteld tijdens het overleg van de stuurgroep Uitvoeringsovereenkomst Stationsgebied Utrecht van 27 november 2014;
- i. artikel 5.7 van de uitvoeringsovereenkomst bepaalt dat een afwijking van een of meer onderdelen van de overeenkomst in de vorm van een door partijen ondertekend addendum, voorzien van volgnummer en dagtekening aan de overeenkomst wordt gehecht;
- j. partijen gaan ervan uit dat de positieve samenwerking gecontinueerd wordt.

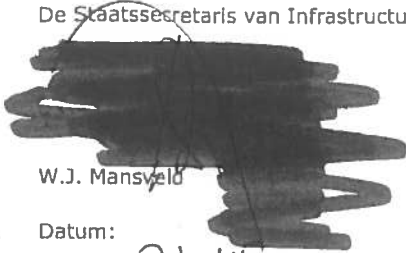
Komen als volgt overeen:

1. De risicoverdeling tussen het Rijk en de gemeente Utrecht overeenkomstig bij de uitvoeringsovereenkomst behorende bijlage 3 wordt vervangen door de risicoverdeling overeenkomstig de bij dit addendum behorende bijlage A.1.
2. In afwijking van artikel 4.2 van de uitvoeringsovereenkomst voert de gemeente Utrecht met uitzondering van Busstation West die projecten uit waarvoor zij risicoaansprakelijk is. De gemeente Utrecht kan uit hoofde van de uitvoeringsovereenkomst geen aanspraak maken op aanvullende financiële middelen van het Rijk voor het realiseren van de 22.000 fietsenstallingsplaatsen, zoals vastgelegd in de scope van de betrokken projecten waarvoor de gemeente risicoaansprakelijk is. De gemeente behoudt wel de mogelijkheid om voorstellen bij het Rijk in te dienen voor verdere uitbreiding van de fietsenstallingsplaatsen, voor zo ver daarvoor projecten of programma's lopen.

3. In de bij dit addendum behorende bijlage A.2 is het overeengekomen kasritme en planning behorende bij de overdracht van uitvoeringsverantwoordelijkheid van de subsidieontvanger aan de gemeente Utrecht weergegeven.
4. Jaarlijks wordt in het derde kwartaal een geactualiseerde planning, overeenkomstig de bij dit addendum behorende bijlage A.3, van de OV-Terminal aangeboden aan de stuurgroep uitvoeringsovereenkomst. Indien de planning van een planonderdeel meer dan zes maanden afwijkt van de referentieplanning kan de stuurgroep de gemeente Utrecht en subsidieontvanger opdracht geven het kasritme op basis van de herziene planning aan te passen. Deze aanpassing behoeft de instemming van de stuurgroep.
5. In afwijking van de uitvoeringsovereenkomst is de gemeente Utrecht verantwoordelijk voor de uitvoering van die delen waarvoor zij risicoaansprakelijk is en dus niet meer de subsidieontvanger.
6. De verwijzing in artikel 10A van de uitvoeringsovereenkomst naar bijlage 3 (risicoverdeling in de uitvoeringsfase) wordt vervangen door een verwijzing naar de bij dit addendum behorende bijlage A.1.
7. In artikel 10A.11 wordt "onderdelen van het deelproject OV terminal" vervangen door: het Busstation West.

Aldus overeengekomen en in tweevoud getekend,

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,



W.J. Mansveld

Datum:

7/7/11

De gemeente Utrecht,



Datum:

17/6 2011

Bijlagen

- Bijlage A.1 aangepaste risicoverdeling uitvoeringsfase
- Bijlage A.2 kasritme overdracht budget gemeente
- Bijlage A.3 indicatieve uitvoeringsplanning 2014

H

Bijlage A.1; aangepaste risicoverdeling in de uitvoeringsfase

---

	Rijk	Gemeente
Busterminal Oost		X
Busterminal West		X
Sneltram		X
Bus/tram-informatiesysteem		X
Traverse	X	
Aanpassen voetgangerstunnels	X	
Voetgangersgebied Oost		X
Treinperrons	X	
Fietsen		X
Toeleidende wegen (HOV)		X



## A.2

### Bijlage B; Kasritme overdracht budget gemeente Utrecht

Voor de realisatie van de aan de gemeente overgedragen uitvoeringsverantwoordelijkheid wordt voor de overdracht van de resterende budgetten onderstaand kasritme gehanteerd.

Jaar	Declaratie (p.p. 2014)
2016	€ 17.847.966,-
2017	€ 25.780.508,-
2018	€ 2.578.051,-

1. Kasritme is gebaseerd op APS planning oktober 2014
2. Deelbudgetten zijn gebaseerd op budgetoverzicht herijking POK en UOK zoals opgenomen het agendapuntformulier voor het stuurgroepoverleg d.d. 27 november 2014
3. Bij de bepaling van de resterende kasreeks is het in 2014 overgemaakt budget voor stationsplein Oost meegenomen.

Genoemde APS planning bevat de verwachte uitvoeringsplanning voor de relevante scopeonderdelen (deelobjecten) in verband met de herijking van de UOK 2004 te weten:

- Verwervingen oost- en westzijde
- Fietsenstallingen
- Bus- en tramvoorzieningen

Genoemde onderdelen van het werk hebben betrekking op de uitvoering. De bijkomende kosten en PEAT kosten zijn voor de bepaling van het kasritme conform vastgestelde opslagpercentages per jaar verrekend. De verwervingen zijn niet als planningsactiviteit opgenomen in de APS planning.

POK budget	2015				2016				2017				2018			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
<b>Conditionering</b>																
Verwerving oost- en westzijde																
<b>Stationsplein oost</b>																
Stationsplein oost fase 1 (fietsenstalling)																
Stationsplein oost fase 2 (incl. fietsenstalling)																
Definitief bus-/tramstation oost																
<b>Westflank Zuid en omgeving</b>																
Bouw Fietsenstalling Knoopkazerne																
Aanleg ontsluiting Rabobrug/fietsenstalling																

Figuur 1; relevante planningsregels APS planning oktober 2014

Bovengenoemde planningsregels hebben geleid tot onderstaand kasstroomschema voor de betreffende budgetdelen. Betalingen zijn een maal per jaar in het eerste kwartaal.

*H*



	<b>budget</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Verwervingen oost- en westzijde	8.528.295	30%	10%	60%	
Bus- en tramvoorzieningen	23.791.960	25%	50%	25%	
Fietsparkeervoorzieningen	24.175.874	50%	25%	15%	10%
Subtotaal bouwkosten	56.496.130				
Opslagen	20.845.395				
Totaal uitvoering gemeente	77.341.525	35,00%	28,33%	33,33%	3,33%
Kasritme op basis van planning	27.069.534	21.913.432	25.780.508	2.578.051	
Declaratie 2014	31.135.000				
Cumulatief kasritme	-4.065.466	21.913.432	25.780.508	2.578.051	
<b>Kasritme</b>	<b>-</b>	<b>17.847.966</b>	<b>25.780.508</b>	<b>2.578.051</b>	

**Figuur 2; kasritme voor door Gemeente uit te voeren deelprojecten OVT Utrecht**

Als de in APS planning gewijzigd wordt en de wijzigingen hebben op een of meerdere planningsregels een effect van meer dan zes maanden dan wordt de stuurgroep geïnformeerd en als de stuurgroep hiertoe verzoekt zal aan de stuurgroep een aangepaste kasstroom van subsidieontvanger naar de gemeente ter goedkeuring worden aangeboden.

# Indicatieve Uitvoeringsplanning

## Stationsgebied Utrecht

versie 2014.2: oktober 2014



CÓRIO  ProRail

H





Uitvoeringsplanning op hoofdlijnen Stationsgebied westzijde




2014,2, oktober 2014

	2014				2015				2016				2017				2018				2019				2020							
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4				
<b>Jaarbeurssterrein</b>																																
Entree oost / Centrumboulevard																																
Megabioscoop																																
Casino/Vastgoed Kop Jaarbeurs																																
Hotel-woningen																																
Kantoor Kop Jaarbeurs																																
Omklap hallen																																
<b>Westflank Zuid en omgeving</b>																																
Dempen Kruisvaart																																
Bouw Fietsstalling Knoopkazeme																																
Bouw Rabobrug westzijde																																
Aanleg ontsluiting Rabobrug/fietsstalling																																
Herontwikkeling Knoopkazeme (incl paviljoen)																																
Bouw Westflank Zuid fase 2																																
Bouw Westflank Zuid fase 3																																
Herinrichting Mineurslaan (zuid)																																
<b>Fase 2: Westplein en omgeving</b>																																
Westpleintunnel																																
Leidse Blok Oost																																
Leidse Blok West																																
Doortrekken Leidse Rijn																																
<b>LEGENDA</b>																																
	Bestaande werkzaamheden																															
	Conditionering																															
	Nieuwe werkzaamheden																															



	2014				2015				2016				2017				2018				2019				2020			
	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4			
Catharijnesingel noord/Paardenveld Infra																												
Catharijnesingel noord																												
Stadsbuitengracht - Paardenveld t/m Vredenburgknoop																												
Diepste Catharijnesingel Noord																												
Paardenveldbrug																												
Knip Paardenveld (ALU)																												
Vasgoed Paardenveld / Amsterdamsstraatweg																												
Vasgoed Paardenveld 'de Kade'																												
Vredenburgknoop																												
Catharijnesingel Midden + Vredenburgplein																												
Catharijnesingel-midden																												
Diepste																												
Kunswerk 'De boog'																												
Zinker t/m Marga Klompebrug																												
Bergbezinkbassin (Rijnkade)																												
Stadsbuitengracht Tivoli/Vredenburg - Marga Klompebrug																												
Water in Catharijnesingel zuid																												
Plaasbrug Noord																												
Plaasbrug Zuid																												
Herinrichting Vredenburgplein																												
Voorzelgebouw V&D																												
Parkeergarage Rijnkade																												
Vastgoed Corto Vredenburg + Entreegebouw																												
Entreegebouw Hoog Catharijne (gefaseerd)																												
Parkeergarage Catharijnesingel																												
Noordinrit (FGH-VBK)																												
Noordinrit (VBK-PG-HC)																												
Zuidinrit (gefaseerd)																												
Catharijneknoop / Poortgebouw (gefaseerd)																												
Plint t/m bruggebouw (singelzijde, gefaseerd)																												

Planning

	Bestaande werkzaamheden
	Conditionering
	Nieuwe werkzaamheden

LEGENDA

Wijzigingstabel bij APS planning 2014.2

	APS planning 2.07 (nov 2007)		APS planning 2014.1 (apr 14)		APS planning 2014.2 (okt 14)	
	start uitvoering	uitvoering gereed	start uitvoering	uitvoering gereed	start uitvoering	uitvoering gereed
<b>Deelgebied A: Smakkeleersveld</b>						
<b>A1 Smakkeleersveld ION</b>						
Herinrichting Smakkeleersveld HOV baan Smakkeleersveld LVT-SPO Tijdelijke meerlaagse fietsenstalling	najaar 12 medio 11	najaar 13 voorjaar 12	PM 4e kw 14 2e kw 16 4e kw 14	PM 4e kw 15 4e kw 16 4e kw 14	PM 4e kw 14 2e kw 16 1e kw 15	PM 4e kw 15 4e kw 16 2e kw 15
<b>A3 Smakkeleersveld vastgoed</b>						
Conditionering vastgoed Smakkeleersveld Vastgoed Smakkeleersveld	voorjaar 08 eind 10	eind 08 eind 12	PM PM	PM PM	PM PM	PM PM
<b>Deelgebied B: Stationsplein Oost</b>						
<b>B1 Stationsplein oost</b>						
HOV nieuwe stationsstraat Stationsplein oost conditionering Bouwen 1e fase	najaar 10 voorjaar 10 (plaat)	medio 11 medio 11 (plaat)	3e kw 14 gestart 3e kw 14	3e kw 15 2e kw 14 4e kw 15	1e kw 15 gestart 1e kw 16 2e kw 17 3e kw 19 3e kw 20 2e kw 17	3e kw 15 gestart 4e kw 15 2e kw 18 2e kw 18 2e kw 20 3e kw 20 2e kw 17
HOV baan nieuwe stationsstraat conditionele werkzaamheden stationplein oost fase 1 (fietsenstalling) stationplein oost fase 2 (fietsinrichting plein) stationplein oost fase 2 herinrichting nieuwe stationsstraat herinrichting morelepark	voorjaar 11 med io14 begin 12	begin 14 med io14 med io13	2e kw 17 3e kw 19 2e kw 20 2e kw 15	2e kw 18 2e kw 20 3e kw 20 4e kw 16	2e kw 18 2e kw 20 3e kw 20 2e kw 16	2e kw 18 2e kw 20 3e kw 20 2e kw 17
<b>B2 Stationsplein Oost, vastgoed Corfo</b>						
Definitief Bus-/tramstation oost Herinrichting Morelepark Voorzetgebouw Corfo fase 1 Voorzetgebouw Corfo fase 2 Paviljoen	voorjaar 11	med io13	3e kw 15 2e kw 18 3e kw 15 3e kw 14	4e kw 16 1e kw 19 1e kw 16 1e kw 20	3e kw 15 2e kw 18 1e kw 16 1e kw 19 1e kw 20 gestart	4e kw 16 1e kw 19 1e kw 16 1e kw 19 1e kw 20 4e kw 19
<b>B3 Nieuwe stationsstraat</b>						
Renovatie Hoog Catharijne Nieuwe stationsstraat Zuidgebouw (voormalige lokale fietsflat) Noordgebouw	najaar 10 PM PM voorjaar 12	PM PM najaar 13	1e kw 16 4e kw 16 3e kw 16	3e kw 16 4e kw 16 4e kw 17	3e kw 16 2e kw 17 3e kw 16	2e kw 17 4e kw 18 4e kw 17
<b>Deelgebied C: Catharijnesingel Noord</b>						
<b>C1 Catharijnesingel Noord / Paardenveld infra</b>						
Catharijnesingel noord Paardenveldbrug Kiljo Paardenveld (ALU) Stadsbuitengracht - PV I/m VIK	medio 11 voorjaar 15	voorjaar 15 voorjaar 17	gestart 3e kw 14 4e kw 14 2e kw 15	2e kw 16 4e kw 14 4e kw 15 4e kw 15	gestart 1e kw 15 2e kw 15	2e kw 16 1e kw 15 1e kw 15 4e kw 15
<b>C2 Vredenburgknoop</b>						
Vredenburgknoop (incl. bruggen) HOV Vredenburg	voorjaar 09 eind 11 medio 09	med io10 najaar 12 najaar 12	gestart 3e kw 14 gestart	2e kw 15 3e kw 14 3e kw 14	gestart gereed gereed	2e kw 15 gereed gereed
<b>C3 Paardenveld vastgoed</b>						
Herinrichting Vredenburg noord Beooging Paardenveld, De kade Beooging Paardenveld/Amsterdamse Straatweg	voorjaar 15	voorjaar 17	PM PM	PM PM	3e kw 15 PM	3e kw 16 PM
<b>Deelgebied C3: Muziekplein</b>						
<b>C3 Muziekplein</b>						
Espeelthof	najaar 08 voorjaar 09	eind 11 najaar 09	gereed gereed	gereed gereed	gereed gereed	gereed gereed
<b>Deelgebied D: Catharijnesingel Midden</b>						
<b>D1 Catharijnesingel Midden + Vredenburgplein</b>						
Catharijnesingel-midden Cherhoop Kunstwerk 'De Boog' Zinker L.h.v. Margt Klompbrug Bergzakbasin (Rijnzede) Herinrichting Vredenburgplein (definitief) Water in Catharijnesingel Ibv Thovk Vredenburg Water in Catharijnesingel zuid	voorjaar 12 voorjaar 13 voorjaar 15 voorjaar 14	voorjaar 15 begin 14 medio 16 najaar 15	gestart gestart 2e kw 15 3e kw 14 1e kw 19 4e kw 15 PM 2019	4e kw 18 3e kw 15 3e kw 15 1e kw 16 2e kw 19 4e kw 15 PM 2020	gestart gestart 4e kw 14 4e kw 15 2e kw 15 1e kw 19 4e kw 15 PM 2019	4e kw 19 4e kw 18 3e kw 15 1e kw 15 4e kw 16 2e kw 19 4e kw 15 PM 2020
<b>D2 Vastgoed Corfo Vredenburg + Entreegebouw</b>						
Woon- en winkelgebouw De Vredenburg Entreegebouw Hoog Catharijne Parkeergarage Catharijnesingel Noordkant (Rijk- en Noordkant (VIK-PC-HC) Catharijneknoop / Poortgebouw	begin 08 medio 09 voorjaar 09	medio 10 eind 13	gereed gestart 1e kw 14 gestart	4e kw 18 4e kw 16 4e kw 14 gestart	gereed gestart 3e kw 15 gestart 4e kw 14	gereed 2e kw 18 4e kw 14 gestart 3e kw 15 gestart 4e kw 18

Wijzigingstabel bij APS planning 2014.2

	APS planning 2.07 (nov 2007)		APS planning 2014.1 (apr 14)		APS planning 2014.2 (okt 14)	
	start uitvoering	afvoering gereed	start uitvoering	afvoering gereed	start uitvoering	afvoering gereed
<b>Deelgebied G1: OV Terminal</b>						
Stationsgebouw oostzijde (fase A en fase 1)	voorjaar 12	eind 13	gestart	gestart	gestart	gestart
Stationsgebouw oostzijde (fase 2)	najaar 10	voorjaar 12	gestart	gestart	gestart	gestart
Stationsgebouw westzijde (fase 3 en 4)	eind 08	najaar 10	gestart	gestart	gestart	gestart
Tijdelijk busstation west (fase 2)		medio 11	gestart	gestart	gestart	gestart
Tijdelijk busstation West incl. busbuifer	voorjaar 10	najaar 11	gestart	gestart	gestart	gestart
Busstation west	najaar 09	voorjaar 12	gestart	gestart	gestart	gestart
Buurtsporen	najaar 11		gestart	gestart	gestart	gestart
Noorderstalling			gestart	gestart	gestart	gestart
Peron 8			gestart	gestart	gestart	gestart
DSSU			gestart	gestart	gestart	gestart
<b>HOV Oitrofflijn</b>						
Definitief bus/tramstation oostzijde			2e kw 15	4e kw 16	3e kw 16	2e kw 17
Tracé ondergrondse OV-lijn Oost			1e kw 15	3e kw 15	1e kw 15	3e kw 15
Tramstation Oost			3e kw 15	4e kw 15	4e kw 14	4e kw 15
Tramstation West			4e kw 14	4e kw 15	4e kw 14	4e kw 15
Tramlijn Smakkebaan			4e kw 14	4e kw 15	4e kw 14	4e kw 15
Viaduct westzijde			2e kw 16	4e kw 16	2016	2e kw 17
Kruisvaartbaan						
GRS, bovenleiding, brf-masten, K+S tram in Stationsgebied						
<b>HOV Zuidradiaal</b>						
W - ZBO/250 Telegelaaen en van Zijlweg brug (brug ZBO)			1e kw 16	4e kw 17		
W - ZBO/250 Telegelaaen en van Zijlweg brug (brug ZBO)			1e kw 16	4e kw 17		
W - ZBO/250 5 mls Jullie en busbaan (ZBO)			1e kw 16	4e kw 17		
W - Infra 24 oktoberplein			gestart	gestart	gestart	gestart
W - Infra Overste den Oudenlaan Noord			gestart	gestart	gestart	gestart
<b>Deelgebied E: Jaarbeursplein en omgeving</b>						
E1 Openbare ruimte zuidzijde Leidsche Rijn	voorjaar 09	voorjaar 12	2e kw 14	3e kw 14	gestart	4e kw 14
E2 Stationsplein West	medio 08	eind 10	4e kw 14	3e kw 15	4e kw 14	1e kw 15
E3 Tijdelijke eindhalte	medio 08	eind 10	1e kw 16	4e kw 17	1e kw 16	4e kw 17
E4 Kop Jaarbeurs			1e kw 16	1e kw 16	2e kw 20	3e kw 16
E5 Jaarbeurspleinbouw + INC/WTC			4e kw 15	4e kw 17	4e kw 15	2e kw 17
E6 Cramenborch			PM	PM	1e kw 17	4e kw 17
E7 Westflank vastgoed NS Poort			gestart	2e kw 14	gestart	gestart
E8 Parkeergarage Jaarbeursplein incl. openbare ruimte	voorjaar 10	medio 11	1e kw 15	4e kw 16	1e kw 15	4e kw 16
E9 Westflank Zuid	begin 10	eind 11	3e kw 16	2e kw 17	4e kw 16	1e kw 17
Westflank Noord: definitieve p-garage	begin 10	eind 11	3e kw 16	2e kw 17	4e kw 16	1e kw 17
Westflank Noord	begin 10	eind 11	1e kw 15	1e kw 17	4e kw 15	2e kw 17
Westflank Noord	begin 10	eind 11	1e kw 15	1e kw 17	4e kw 15	2e kw 17
Stadhoudersplein (hiet in BC)	najaar 09	eind 11	gestart	3e kw 14	gestart	3e kw 14
Parkeergarage	voorjaar 10	medio 11	4e kw 15	4e kw 17	4e kw 15	2e kw 17
Openbare ruimte	medio 10	eind 11	3e kw 17	1e kw 18	3e kw 17	1e kw 18
<b>Deelgebied E: Croeselaan en Mineurslaan</b>						
F1 Croeselaan en Mineurslaan	voorjaar 10	eind 10	3e kw 17	1e kw 18	3e kw 17	1e kw 18
F2 Jan van Foreeststraat	voorjaar 10	voorjaar 11	gestart	gestart	gestart	gestart
F3 Tijdelijke HOV Mineurslaan			1e kw 16	3e kw 16	1e kw 16	4e kw 16
F4 Koningkazerne			gestart	gestart	gestart	gestart
F5 Rabobrug	4e kw 08	4e kw 09	1e kw 16	1e kw 16	1e kw 16	4e kw 17
F6 Onstuiting Rabobrug - Croeselaan			3e kw 15	3e kw 16	1e kw 15	4e kw 16
F7					3e kw 16	4e kw 16



Aan de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw W. J. Mansveld  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Datum 21 december 2012  
Uw kenmerk lenM/BSK-2012/160519  
Ons kenmerk 3207472  
Bijlage(n) Subsidieaanvraag 3088452  
Onderwerp Subsidieaanvraag  
Doorstroomstation Utrecht  
Realisatie

Behandeld door  
E-mail



Geachte mevrouw Mansveld,

Directie  
Bezoekadres  
Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht

In uw brief van 21 augustus met bovenvermeld kenmerk, heeft u een aanvullende beschikking verleend voor een voorinvestering voor Doorstroomstation Utrecht (DSSU). Inmiddels wordt volop gewerkt aan de voorbereiding van de uitvoering. Middels deze brief vragen wij subsidie aan voor de realisatie van Doorstroomstation Utrecht, inclusief transfermaatregelen, voor een bedrag van € 220.505.000 (exclusief BTW, prijspeil 2012).

Postadres  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

Doorstroomstation Utrecht (DSSU) is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De hogere treinfrequenties, in combinatie met de beperkte ruimte in Utrecht en de complexe treinenloop, vragen om een andere manier van besturen en een andere lay-out van de spoorinfrastructuur. Hiervoor zijn aanpassingen in de infrastructuur nodig, waaronder een extra perron. Het maatregelenpakket: ontvlechting van de corridors, snelheidsverhoging, extra seinen en vermindering van het aantal wissels zal eveneens een grote bijdrage leveren aan de verbetering van de punctualiteit in en rond knooppunt Utrecht.

In onze subsidieaanvraag voor de aanvullende voorinvestering is een overzicht geleverd van de onderdelen van het ontwerp voor DSSU.

De subsidieaanvraag voor de realisatie DSSU bedraagt € 213.121.000 (exclusief BTW, prijspeil 2012). Het investeringsbedrag voor DSSU bedraagt daarmee € 222.321.000, inclusief € 5.900.000 aan AK kosten en € 3.300.000 bouwkosten welke reeds beschikt zijn, en exclusief de AK kosten als onderdeel van de planstudie PHS.

Tevens vragen wij een subsidie aan voor de realisatie van de transfermaatregelen op Doorstroomstation. Deze maatregelen worden tegelijkertijd uitgevoerd met DSSU, waardoor efficiency voordelen optreden. De transfermaatregelen bestaan uit perronverbreding en een perronkap voor perron 7. De subsidieaanvraag voor de realisatie van deze transfermaatregelen bedraagt € 7.384.000 (exclusief BTW, prijspeil 2012). De investering voor de perronkap bedraagt € 4.887.000 euro en kan mogelijk worden gefinancierd uit aanbestedingsmeevallers voor het programma Randstadspoor zoals die eerder zijn gerapporteerd aan lenM.

# ProRail

ProRail zal zich inzetten om andere financiële middelen aan te wenden voor de realisatie van de kap voor perron 6. Dit onderdeel valt niet binnen het project OV Terminal en noch binnen PHS.

DSSU zal worden gerealiseerd in de periode 2013 tot 2016.

De ombouw van Utrecht tot een Doorstroomstation is een majeure operatie. Alle inspanningen zijn er op gericht om de overlast voor de reizigers en de omgeving zo veel mogelijk te beperken. De focus ligt op robuust werken, waarbij het streven is naar 0-ongevallen en 0-vermijdbare verstoringen. Daarbij kan echter niet geheel worden uitgesloten dat er tijdens de ombouw een verstoring optreedt op het knooppunt Utrecht die ook landelijk doorwerkt op de treindienst. De plannen voor de ombouw zijn goed doordacht en tegelijkertijd ambitieus. Wanneer veiligheidsissues of verstoringen daar aanleiding toe geven, zullen wij zo nodig het bouwtempo aanpassen en meer tijd nemen.

Voor de realisatie van Doorstroomstation Utrecht vragen wij om een subsidie van € 213.121.000 (exclusief BTW, prijspeil 2012) en voor de realisatie van deze transfermaatregelen € 7.384.000 (exclusief BTW, prijspeil 2012).

Wij verzoeken u om goedkeuring te verlenen aan deze subsidieaanvraag.

Uw reactie zie ik met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,



Dr. M.W. Gout van Sinderen  
President-directeur




Bijlage: Subsidieaanvraag Doorstroomstation Utrecht realisatie,  
met kenmerk: #3088452 v4D, 4 december 2012.

**ProRail**

## **Subsidieaanvraag realisatie**

### **Doorstroomstation Utrecht (DSSU)**

Van **Projecten**  
Auteur   
Kenmerk **#3088452**  
Versie **v4B**  
Datum **4 oktober 2012**  
Bestand **EDMS: 3088452\_DSSU\_subsidieaanvraag\_realisatiefase**  
Status **Definitief**

# ProRail

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Managementsamenvatting	3
1.2	Beschrijving van het project	3
1.3	Externe Raakvlakken	5
1.3.1	VleuGel/Randstadspoor	5
1.3.2	OV-Terminal Utrecht	5
1.3.3	Vernieuwen perronkappen 3 <sup>e</sup> , 4 <sup>e</sup> en 5 <sup>e</sup> perron	5
1.3.4	Rabobrug	5
1.3.5	Busbaan Kruisvaarttracé	6
1.3.6	Daklozenopvang De Stek	6
<b>2</b>	<b>Projectbeschrijving</b>	<b>6</b>
2.1	Uitgangspunten bij scope-uitwerking	6
2.2	Basisdocumenten bij scope-uitwerking	6
<b>3</b>	<b>Beschrijving van de te verrichten activiteiten</b>	<b>7</b>
3.1	Conditionering	7
3.1.1	Grondverwerving	7
3.1.2	Verkrijgen van vergunningen	7
3.1.3	Planologische procedures	7
3.1.4	Milieukundig bodemonderzoek	7
3.1.5	Kabels en Leidingen	7
3.2	Contractering	7
3.3	Beheer en onderhoud	8
<b>4</b>	<b>Kostenraming</b>	<b>8</b>
4.1	Realisatiekosten	8
4.1.1	De MIRT-raming	8
4.2	Financiering	9
4.3	Verwachte Cashflow	9
4.4	Baten project	10
<b>5</b>	<b>Tijdsschema</b>	<b>10</b>
5.1	Mijlpalen en kritieke pad	10
5.1.1	Bouwfasering	10
5.2	Raakvlakken met andere projecten	11
<b>6</b>	<b>Risicoanalyse</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Projectorganisatie</b>	<b>11</b>
7.1	Interne Overlegstructuur en besluitvorming	11
7.2	Externe Overlegstructuur en besluitvorming	11
<b>8</b>	<b>Communicatie</b>	<b>12</b>
<b>Bijlage 1: SSK raming</b>		<b>13</b>

# ProRail

## 1 Inleiding

### 1.1 Managementsamenvatting

De minister heeft ProRail gevraagd om vaart te maken met de realisatie van DoorStroom Station Utrecht (DSSU), omdat hiermee een belangrijke bijdrage aan een robuuster spoor wordt geleverd. ProRail is daarom na de DO uitwerking gestart met gesprekken met aannemers om samen een voorspoedige en veilige ombouw van Utrecht centraal te realiseren. Hiermee wordt de opening van station Vaartsche Rijn in 2015 mogelijk gemaakt en de risicodruk op het voor Nederland zo belangrijke spoorknooppunt verlaagd. Deze subsidieaanvraag à 213,12 mio euro voor de realisatie van DSSU, betreft het laatste deel in een serie van 4 deelaanvragen als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. In deze aanvraag wordt ook de financiering van transfermaatregelen ter waarde van 7,38 mio euro meegenomen.

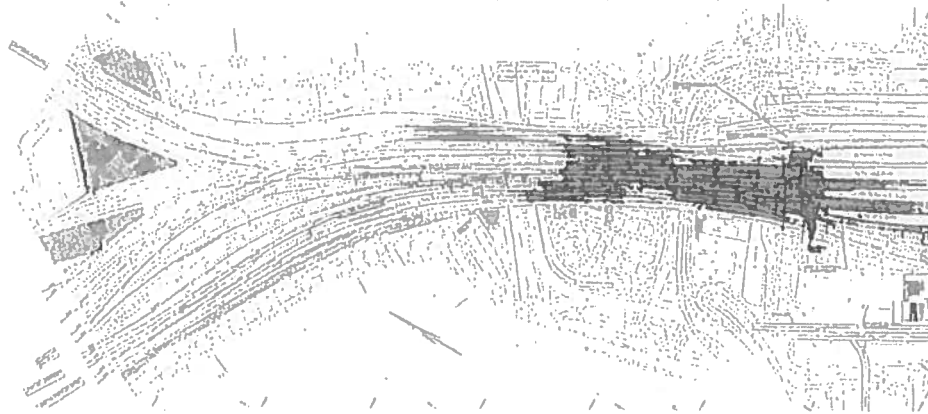
### 1.2 Beschrijving van het project

Het Doorstroomstation Utrecht is een nieuwe inrichting van de sporen op en rond Utrecht Centraal. Hiervoor moeten vrijwel alle sporen aangepast worden. (Zie figuur 1 voor Utrecht noordzijde en figuur 2 voor Utrecht zuidzijde.)

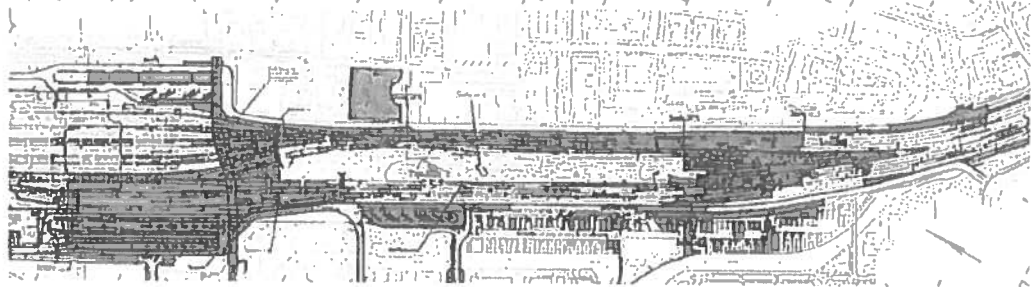
- DSSU is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
- DSSU is nodig voor spoorboekloos reizen op de corridors Amsterdam-Eindhoven en Schiphol-Utrecht-Nijmegen.
- Op de DSSU-sporen kan sneller gereden worden: 80 in plaats van 40 kilometer per uur.
- De seinen worden dichters op elkaar gezet, zodat een volgende trein eerder langs het perron gereed staat; een aantal belangrijke opvolgtijden gaat van ca. 180 naar ca. 100 seconden.
- Treinstromen worden ontvlochten en krijgen elk een eigen perron(spoor). Hiervoor wordt een 8<sup>e</sup> perron gebouwd en wordt Vaartsche Rijn 8-sporig op Utrecht zuidzijde aangesloten. (Zie figuur 3.)
- Meer dan de helft van alle wissels wordt overbodig; van ruim 200 terug naar ca. 60 wissels.
- Deze vermindering van het aantal wissels verhoogt de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorinfrastructuur en verlaagt de onderhoudskosten.
- De punctualiteit van knooppunt Utrecht behoeft dringend verbetering. De snelheidsverhoging, de extra seinen en vermindering van het aantal wissels leiden tot deze verbetering.

# ProRail

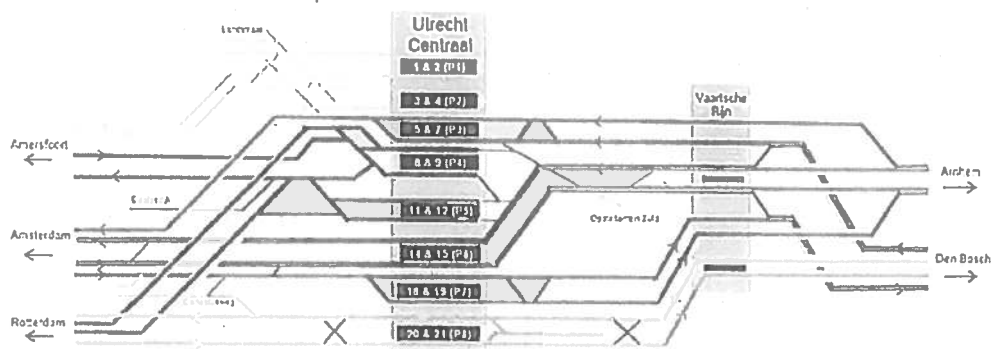
Figuur 1: impressie wijzigingen sporen Utrecht noordzijde



Figuur 2: Impressie wijzigingen sporen Utrecht zuidzijde



Figuur 3: Ontvlochten treinstromen, 8<sup>e</sup> perron (P8) en een 8-sporige aansluiting van Vaartsche Rijn



# ProRail

## 1.3 Externe Raakvlakken

### 1.3.1 VleuGel/Randstadspoor

#### 1.3.1.1 Utrecht-Houten

Er is een ontwerptechnische, planningstechnische en bouwlogistieke relatie met het VleuGel/Randstadspoor-deelproject Utrecht-Houten.

De huidige 6-sporige aansluiting op Utrecht zuidzijde bij Vaartsche Rijn, zoals uitgangspunt in de eindsituatie en de beschikking voor VleuGel/Randstadspoor Utrecht-Utrecht Lunetten, wordt volgens het DSSU-ontwerp naar een 8-sporige aansluiting omgebouwd. Hierbij wordt de oorspronkelijk voor VleuGel/Randstadspoor geplande eindsituatie bij Vaartsche Rijn niet meer gerealiseerd.

#### 1.3.1.2 2<sup>o</sup> brug Amsterdam-Rijn kanaal bij Majella

Na oplevering DSSU is het tracé Utrecht – AmsterdamRijnKanaal nog 2-sporig. Op dit moment wordt voor dat tracédeel een planstudie uitgevoerd. Die planstudie levert het ontwerp van een optimale 4-sporige aansluiting op DSSU.

#### 1.3.2 OV-Terminal Utrecht

Er is een planningstechnische en bouwlogistieke relatie met het project OV-Terminal Utrecht (OVT). Dit betreft m.n. het gebied voor het 8<sup>o</sup> perron en spoor 21.

Om zowel OVT als DSSU gelijktijdig te kunnen bouwen moeten verschillende maatregelen genomen worden. Bijvoorbeeld het inrichten als bouwterrein van een deel van het Opstellerrein Zuid (OZ). Daardoor wordt de capaciteit van OZ gedurende 2 jaar met 30 bakken verminderd. Ook moet transport van bouw materiaal via het spoor i.p.v. over de weg plaatsvinden.

#### 1.3.3 Vernieuwen perronkappen 3<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup> en 5<sup>o</sup> perron

Er is een planningstechnische en bouwlogistieke relatie met het project voor de vernieuwing van de perronkappen op het 3<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup> en 5<sup>o</sup> perron. De kappen op het 3<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup> perron zijn geplaatst. Op het 5<sup>o</sup> perron zijn de kappen alleen nog maar aan de noordzijde geplaatst. Nadat het zuidelijke deel van het 5<sup>o</sup> perron volgens DSSU ontwerp is aangepast, volgt ook de plaatsing van de kappen op dat perron.

#### 1.3.4 Rabobrug

Er is een bouwlogistieke relatie met het project Rabobrug. Aan de zuidzijde van de perrons is de Rabobrug geprojecteerd, waarvan de ingebruikstelling gepland is op 2014/2015.

# ProRail

## 1.3.5 Busbaan Kruisvaarttracé

Er is een planningstechnische relatie met het project Busbaan Kruisvaarttracé, waarvan start van de aanleg gepland is op het vierde kwartaal 2014. De nieuwe diensttunnel naar Opstelsterrein Zuid dient voorafgaand aan de realisatie van de busbaan gereed te zijn, omdat het werkterrein voor de diensttunnel het gebied van de busbaan overlapt.

## 1.3.6 Daklozenopvang De Stek

De gemeente Utrecht wil de huidige daklozen opvang De Stek graag behouden. Het betreffende gebied, dat reeds in eigendom van ProRail is, is echter benodigd voor DSSU-voorzieningen. In overleg met de gemeente Utrecht wordt onderzocht of de gemeente Utrecht tijdig passende alternatieve locaties voor deze DSSU-voorzieningen beschikbaar kan stellen.

## 2 Projectbeschrijving

### 2.1 Uitgangspunten bij scope-uitwerking

Op Utrecht CS zijn de perronkappen van de perrons: 3, 4, en 5 vervangen door moderne kappen voorzien van zonnecellen.  
DSSU voorziet het 8<sup>e</sup> perron van een perronkap.

Voorgesteld wordt om de verbreding van de perrons 6, 7 en 8 in DSSU mee te nemen. Deze verbreding is noodzakelijk vanuit transferveiligheid.  
Daarbij is het tegelijkertijd mogelijk om op de perrons 6 en 7 perronkappen te bouwen. Omdat perron 7 thans nog geen perronkap heeft, worden de daarmee gemoeide kosten in deze subsidieaanvraag vermeld.  
Het 6<sup>e</sup> perron is van oude plaatstalen perronkappen voorzien. De vervanging van die kappen kan mogelijk uit vervangingsbudget gefinancierd worden en is dus niet opgenomen in deze subsidieaanvraag.

### 2.2 Basisdocumenten bij scope-uitwerking

Deze subsidieaanvraag is gebaseerd op Baseline PHS d.d. 17-10-2011 met kenmerk: 2646331.  
Het ontwerp is inmiddels uitgewerkt tot op DetailOntwerp.



## 3 Beschrijving van de te verrichten activiteiten

### 3.1 Conditionering

#### 3.1.1 Grondverwerving

Voor de eindsituatie van DSSU is geen grondverwerving nodig.

#### 3.1.2 Verkrijgen van vergunningen

Voor de DSSU-eindsituatie zijn bouwvergunningen nodig inzake relaisgebouwen, relaïskasthuizen (t.b.v. het treinbeveiligingssysteem), compacttrafostations (t.b.v. elektrische wisselverwarming), het 8<sup>o</sup> perron met toebehoren en de diensttunnel naar Opstelsterrein Zuid.

#### 3.1.3 Planologische procedures

Voor DSSU wordt een tracébesluit genomen. Voorwaarde voor de start van de Tracéwetprocedure voor DSSU is een onherroepelijk Tracébesluit Sporen in Utrecht. De minister heeft het Tb SiU 2012 op 31 augustus 2012 vastgesteld. Na behandeling van eventuele beroepen door de RvS, wordt het Tb SiU in het voorjaar van 2013 onherroepelijk.

DSSU heeft nagenoeg geen ruimtelijke inpassingseffecten; het gaat hierbij alleen om het nieuwe 8<sup>o</sup> perron en enkele technische gebouwen ten noordwesten van Utrecht Centraal. Voor de technische gebouwen ten noordwesten van Utrecht Centraal verleent de gemeente Utrecht voor eind 2012 omgevingsvergunningen.

DSSU heeft wel effecten op externe veiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen), geluid en trillingen. Nader onderzoek naar geluid en trillingen is nog gaande.

#### 3.1.4 Milieukundig bodemonderzoek

Voor de grondroerende DSSU-werkzaamheden wordt milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd. De binnen DSSU voorkomende bekende bodemsaneringsgevallen worden in overleg met SBNS (Stichting Bodemsanering NS) aangepakt.

#### 3.1.5 Kabels en Leidingen

Er worden geen complexe verleggingen van kabels en leidingen van derden voorzien.

### 3.2 Contractering

Gedurende het tweede kwartaal van 2012 is een marktconsultatie uitgevoerd om marktcapaciteitsaspecten van de ontwikkelde bouwfaseringsfasering te toetsen.

De marktconsultatie is tevens gebruikt voor de keuze van de contractvorm in het contracteringsplan die de beoogde samenwerking het best ondersteunt.

De kern van het contracteringsplan is een vroege betrokkenheid van de uitvoerende aannemers bij de uitwerking van de ontwikkelde bouwfaseringsfasering en de contractuele bundeling van de werkzaamheden voor spoor, bovenleiding, beveiliging en kabels & leidingen.

# ProRail

Het 8<sup>e</sup> perron – onderdeel van DSSU - wordt door het project OV-Terminal Utrecht aanbesteed en gebouwd.

## 3.3 Beheer en onderhoud

Met de collega's van Asset Management worden afspraken gemaakt over het beheer en onderhoud van de nieuwe DSSU-spoorinfrastructuur. Hiervoor wordt de interne procedure PRC00055 gevolgd.

## 4 Kostenraming

### 4.1 Realisatiekosten

De investeringskosten van DSSU bedragen: 222,32 miljoen Euro. Inclusief het nemen van transfermaatregelen en een perronkap op het 7<sup>e</sup> perron (samen: 7,38 miljoen) komen de totale investeringskosten op: 229,71 miljoen Euro.

#### 4.1.1 De MIRT-raming

Door ProRail (AKI) is een kostennota opgesteld op basis van de SSK-Kostenraming om de realisatiekosten voor het project in beeld te kunnen brengen. Deze raming (bedragen x 1.000, prijspeil 2012, exclusief BTW, exclusief indexeringstekort) is als volgt:

Bouwkosten	149,457
Vastgoedkosten	7,425
Bijkomende kosten	8,379
Project onvoorzien	36,943
Scheefte	0,265-
AK- realisatiefase (13,75%)	27,767
Totale investeringskosten	229,705 afgerond € 230 miljoen

Variatiecoëfficiënt: 18%

#### 4.1.1.1 Project onvoorzien

De onzekerheid is nog hoog voor: het verkrijgen van TreinVrijePeriodes, de bouwlogistiek en de wijze waarop DSSU, OVT en Rabobrug gelijktijdig gebouwd kunnen worden. Ook loopt de aanbestedingsprocedure nog. Daarom wordt voorgesteld om het gereserveerde projectbudget vooralsnog te handhaven.

Medio 2013 neemt de onzekerheid af. Dan is de realisatie van DSSU aan een aannemer gegund, zijn de plannen van DSSU, OVT en Rabobrug verder uitgewerkt en zijn ook de eerste resultaten bekend van het overleg met vervoerders over TreinVrijePeriodes in de jaren: 2014-2016. Alsdan kan opnieuw getoetst worden in welke mate het gereserveerde projectbudget noodzakelijk is.

## ProRail

### 4.2 Financiering

Voor de realisatie van DSSU is een voorinvesteringsbeschikking afgegeven van 3,3 miljoen, welke inmiddels met 5,9 miljoen is verhoogd tot 9,2 miljoen.

Deze aanvraag betreft 213,12 miljoen voor de realisatie van DSSU en 7,38 miljoen voor de realisatie van transfermaatregelen. Inclusief de reeds beschikte delen totaal: 229,705 miljoen. De planstudie beschikkingsdelen zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.

De onderverdeling van de totale projectfinanciering ziet er dan als volgt uit:

	Totaal	Bouw	AK
Deze aanvraag DSSU	213,121	192,147	20,974
Reeds beschikt voorinvestering realisatie (SAP5000001546)	3,300	3,300	
Reeds beschikt verhoging voorinvestering realisatie (SAP5000001546)	5,900		5,900
<b>Subtotaal</b>	<b>222,321</b>	<b>195,447</b>	<b>26,874</b>
Deze aanvraag realisatie transfermaatregelen PHS	7,384	6,492	0,893
<b>Totaal</b>	<b>229,705</b>	<b>201,939</b>	<b>27,767</b>

- Alle vermelde bedragen zijn prijspeil 2012, x 1.000 en exclusief BTW.
- De subsidie aanvraag voor de realisatie van DSSU is gebaseerd op de probabilistische kostenraming van DSSU.
- De realisatiekosten van DSSU vallen binnen de kaders van de DSSU-baseline in PHS.
- De planstudiekosten zijn in de gehele aanvraag buiten beschouwing gelaten.
- Het programma PHS voert overleg met lenM over de mogelijke toerekening van de opgelegde taakstelling, kosten verkenning en kosten programmasturing PHS aan de individuele projecten binnen het programma PHS. Dit kan mogelijk ook consequenties hebben voor DSSU.

### 4.3 Verwachte Cashflow

De geplande cashflow zal zich naar verwachting verspreiden over de jaren 2013 tot en met 2017. De geplande technische opleverdatum is eind 2015. In onderstaande tabel is de cashflow weergegeven:

Jaar	Kasstroom	Realisatie DSSU	Realisatie Transfer Maatregelen
t/m 2011	45	45	
2012	5.000	5.000	
2013	42.292	42.292	
2014	60.700	60.700	
2015	62.712	60.215	2.497
2016	18.018	15.574	2.444
2017	3.995	1.551	2.444
orvoorzien	36.943	36.943	
<b>Totaal</b>	<b>229.705</b>	<b>222.321</b>	<b>7.384</b>

Alle vermelde bedragen zijn prijspeil 2012, x 1.000 en exclusief BTW.

# ProRail

## 4.4 Baten project

DSSU levert een flinke uitbreiding van de capaciteit van Utrecht Centraal en maakt een groei van 50% meer treinen mogelijk, en vormt een belangrijke schakel in de frequentieverhoging van PHS. Voor PHS is een MKBA uitgevoerd door Ecorys in opdracht van het Ministerie IenM (Voorkeursbeslissing PHS 4 juni 2010, VenW/DGMO-2010/5651). Daarbij is vastgesteld dat de maatschappelijke baten van hoogfrequent spoorvervoer ten gevolge van PHS groter zijn dan de kosten van de investeringen. Deze maatschappelijke baten van de investeringen in PHS zijn zichtbaar op programmaniveau op basis van het volledige pakket van maatregelen.

Tevens zijn aanvullende baten van het project DSSU aanwijsbaar. De maatregelen dragen, door vereenvoudiging van het ontwerp, verbetering van de doorstroming en verhoging van de snelheid, bij aan een verbetering van de punctualiteit en robuustheid van de dienstregeling. Dit is van groot belang omdat knoop Utrecht een belangrijke schakel vormt in het hoofdrailnet.

Tenslotte draagt de vereenvoudiging van het spoorontwerp van DSSU bij aan een kosten efficiënter onderhoud.

## 5 Tijdsschema

### 5.1 Mijlpalen en kritieke pad

In de planning worden de volgende mijlpalen onderkend:

- december 2012 Beschikking door de Minister (MIRT-4)
- 1 april 2014<sup>1</sup> Vaststelling Ontwerp Tracébesluit DSSU
- 3 juni 2013 Gunning bouwcontract DSSU
- 1 oktober 2014<sup>1</sup> Vaststelling Tracébesluit DSSU
- 1 oktober 2014 Start uitvoering van TB-gevoelige scope
- 1 oktober 2014 Oplevering van het 8<sup>e</sup> perron door het project OVT
- 2016 Oplevering DSSU  
(afhankelijk van voortgang VleuGel/Randstadspoor en OV-Terminal Utrecht)

<sup>1</sup> ProRail onderzoekt op dit moment versnellingsmogelijkheden

Op het kritieke pad liggen thans:

- Het onherroepelijk worden van het TB Sporen in Utrecht (vastgesteld: 31-08-2012);
- de beschikking voor de realisatie van DSSU;
- de beschikbaarheid van het Opstel terrein Zuid als OVT-werkterrein (planning: januari 2014).

#### 5.1.1 Bouwfasering

Voor de ombouw van het emplacement Utrecht is een Ontwerp en Fasering opgesteld. Het door ProRail aan de aannemer geleverde Ontwerp ligt vast. De door ProRail ontwikkelde fasering, bestaande uit 15 indienststellingsstappen en 8 bouwstappen, ligt eveneens vast v.w.b. de volgorde. De verdeling van de werkzaamheden over de faseringsstappen kan naar aanleiding van overleg tussen ProRail en de vervoerders nog wijzigen. Daarnaast kunnen naar aanleiding van project "Robuust spoor" (t.b.v. de winter 2012/ 2013) werkzaamheden naar voren worden gehaald (en daarmee uit de vraag scope worden gehaald). Overige wijzigingen

# ProRail

zijn thans niet voorzien maar zijn anderzijds ook niet uit te sluiten gegeven de zeer complexe omgeving.

## 5.2 Raakvlakken met andere projecten

Het OVT-project dient het 8<sup>e</sup> perron per 1 oktober 2014 op te leveren en zijn werkzaamheden bij spoor 4 afgerond te hebben voor 1 juli 2015.

## 6 Risicoanalyse

In het project worden de volgende belangrijkste risico's onderkend:

1. De DSSU-effecten m.b.t. Externe Veiligheid blijven alleen bij inwerkingtreding van Basisnet onder het groepsrisicoplafond. Zonder maatregel kan geen snelheidsverhoging worden doorgevoerd.
  - Maatregel: Ministerie van I&M bevordert inwerkingtreding van Basisnet
2. De bouwruimte voor het 8<sup>e</sup> perron komt mogelijk te laat beschikbaar, waardoor de versnelling van DSSU (2016 i.p.v. 2018/2019) niet mogelijk is.
  - Maatregel: ProRail past bouwlogistiek voor OV-Terminal Utrecht aan
3. NS gaat mogelijk niet akkoord met de plm. 2-jarige vermindering van de opstelcapaciteit van Opstellerrein Zuid met 30 bakken, waardoor de versnelling van DSSU (2016 i.p.v. 2018/2019) niet mogelijk is.
  - Maatregel: ProRail Vervoer & Dienstregeling overlegt met NS over de tijdelijk verminderde opstel mogelijkheden op Opstellerrein Zuid
4. De eisen voor opvolgtijden worden mogelijk niet gehaald omdat de ontworpen oplossing ergonomisch niet aanvaardbaar is voor de machinisten van de vervoerders.
  - Maatregel: overleg voeren met vervoerders.
5. Het rijden met 80 km/u door Utrecht met goederentreinen leidt tot dusdanige omgevingseffecten, dat deze mogelijk niet met mitigerende maatregelen zijn op te lossen. In dat geval komen we niet tot een houdbaar ('Raad van State proof') Tracébesluit (TB) waardoor bouwactiviteitengericht om snelheidsverhoging te faciliteren en het in gebruik nemen van de infrastructuur niet mogelijk zijn.
  - Maatregel: mogelijkheid creëren (een deel van de dag: avond / nacht) langzamer te kunnen rijden (gedifferentieerd rijden). ProRail gaat in gesprek met lenM om de wetgeving hierop aan te laten passen"

## 7 Projectorganisatie

### 7.1 Interne Overlegstructuur en besluitvorming

Het DSSU-project rapporteert aan de bedrijfsdirecteur projecten. Voor de onderlinge afstemming tussen de projecten: DSSU, OVT en Rabobrug is een Begeleidingsgroep Groot Utrecht ingericht.

### 7.2 Externe Overlegstructuur en besluitvorming

Het DSSU-project rapporteert en overlegt via de PHS-overlegstructuur (DO-PHS, OGON).

### **8 Communicatie**

De planstudie DSSU gaat in 2012 een volgende fase in. Het ontwerp tracébesluit (OTB) zal worden opgesteld. Na consultatierondes met de gemeente Utrecht en vaststelling door het ministerie van Infrastructuur & Milieu wordt het OTB gepubliceerd. Inspraakavonden met medewerking van communicatie volgen in het tweede kwartaal van 2013. Doel is om per 1 januari 2014 een vastgesteld TB DSSU te hebben.

Bijlage 1: SSK raming

KOSTENSOORTEN		Voorzlene kosten	Onvoor- zlene kosten (Object)	TOTAAL
<b>Kostencatagorieën</b>				
A	Bouwkosten	142.143.974	7.312.848	149.456.822
	Bouwkosten DSSU	134.938.068	8.028.316	
	Bouwkosten parkeerplaatsen parson 6		-	
	Bouwkosten parkeerplaatsen parson 7	3.331.763	338.180	
	Bouwkosten parkeerplaatsen parson 6, 7 en 8	1854.050	48.352	
B	Vastgoedkosten	7.425.000	-	7.425.000
C	Overige bijkomende kosten	8.378.545	-	8.378.545
F	Beleidsraming (totaal (A+B+C))	157.947.519	7.312.848	165.260.367
G	Probleemvoorzien (toeslag op T+B of op de raming van F) Aanvullende risico's DSSU	10%	10.928.037	20.417.437
H	Investeringskosten, excl. Scheefte, PEAT en BTW T-waarde			202.705.849
	Scheefte			268.301-
I1	Subtotaal, excl. BTW (H+Scheefte) Mu-waarde uit probabilistische analyse			201.938.540
I2	PEAT kosten Planfase Realisatiefase	el beschikt	-	
		13,75%	27.766.549	
I3	Investeringskosten, excl. BTW (Mu-waarde + PEAT)			229.705.089
J	BTW (percentages van I)	0%	229.705.089	-
K	Investeringskosten, incl. BTW (I+J)			-
	Maatwerkzaamheid van deze raming (variatiecoëfficiënt)	13%		

**Realisatie** afgerond in mld

BK	Bouwkosten (voorzen)	142.143.974	142,144
VK	Vastgoedkosten (voorzen)	7.425.000	7,425
OBK	Overige bijkomende kosten (voorzen)	8.378.545	8,379
	Totaal risicoscherming excl. AK-regeling	43.991.021	43,991
	Mu-waarde uit probabilistische berekening	201.938.540	201,939
AK R	AK-regeling V&W 2007 planstudie (zie AK P)		
	realisatie 13,75%	27.766.549	27,767
INV	Toets Investeringskosten, excl. Planuitwerkingsfase (excl. BTW)	229.705.089	229,705

**Planuitwerkingsfase**

	Bedrag conform AK-regeling planstudie PHS volgens bijlage 2 planstudie offerte Plan van Aanpak PHS d.d. 13-5-2011 (bijlage gedateerd 28-04-2011)	5%	9.425.000	9,425
AK P	AK-regeling planstudie PHS conform vigerende kostennota/-notitie	planstudie 5%	10.096.927	10,097
	Prognose werkelijke kosten planstudie		F&C	8,330

