

Bijlage 8

Overzicht Uitgangspunten voor Aanbestedings- en Realisatiefase behorende tot artikel 3

- a. Gemeente is verantwoordelijk voor het verwijderen van Niet Gesprongen Explosieven, het verleggen dan wel verwijderen van kabels en leidingen, ondergrondse obstakels (waaronder begrepen spoor gerelateerde zinkputten, drainage, asbesthoudende mantelbuizen, funderingen, bediening spoorwegovergang) en bodemverontreiniging in eigendommen van ProRail.
- b. Het Project dient slechts de bestaande bovenleidings(BL)portalen te handhaven waar dit in het referentie-ontwerp past. Verlenging van levensduur BL-portalen in deze is niet aan de orde en geen onderdeel voor dit Project.
- c. De gelijkvloerse kruising nabij de 1e Weteringsewal verliest zijn overwegfunctie, maar behoudt wel zijn RIL-functie. Het ontwerp van de RIL dient de huidige functionaliteit terug te brengen, waarbij toegang vanaf de westzijde zal worden ingericht. Deze zal voldoen aan de Ontwerpvoorschriften spoor (OVS) te weten toegang tot: aslasten, draaicirkel en afscherming: hekwerk. Het gebruik van de RIL wordt door gemeente vergund in het kader van de Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Overbetuwe.
- d. Het Viaduct en Onderdoorgang worden constructief geschikt gemaakt voor 160 km/u.
- e. De Ontwerpvoorschriften Spoor (OVS) schrijft 4,50 m als hart-op-hart afstand tussen de twee sporen voor en dat is tot nu toe ook gehanteerd in het ontwerp. De sporen liggen nu ongeveer op 4,00 meter.
- f. Optimalisatie overgangsconstructie t.h.v. de onderdoorgang met integratie PSS laag wordt opgenomen in het ontwerp. ProRail heeft op dit moment geen budget beschikbaar om de PSS laag die ca.100 m ten noorden en ten zuiden van de onderdoorgang ophoudt aan te sluiten op de geïntegreerde overgangsconstructie/PSS deel. Daarmee blijven er 'gaten' aanwezig in deze PSS-laag, maar is de overgangsconstructie wel geoptimaliseerd.
- g. Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) maakt geen onderdeel uit van het Project.
- h. Meerkosten Treinvrije periode (TVP):
Bij het vaststellen van de trein vrije periodes (TVP) worden alle projecten die gebruik maken van die TVP gevraagd vooraf een evenredige verdeling van de kosten vast te stellen.
- i. Automatische treinbeveiliging-verbeterde versie (ATB-VV) op onder andere sein 411 is geen onderdeel van het Project.
- j. ProRail is akkoord met een ontwerp van het Viaduct dat leidt tot een kunstwerkhoogte van 6,03m +BS.
- k. Spoorstaafvernieuwing is geen onderdeel van het Project, tenzij dit rechtstreeks verband houdt met het Project.
- l. Het plaatsen van het geluidscherm op de Onderdoorgang en aan de westzijde van de onderdoorgang (MJPG scope) vormt onderdeel van het Project, nadat er overeenstemming is met MJPG over scope en budget. Verantwoordelijkheid ligt bij ProRail.
- m. Partijen gaan uit van twee TVP's in april en augustus 2020. Verantwoordelijkheid ligt bij ProRail. Daarnaast spant ProRail zich in om ten behoeve van de bovenleidingconstructie in het spoordeel ter hoogte van de 1^e Weteringsewal in een aparte (in tijd eerdere) buitendienststelling te laten uitvoeren. Hiertoe tracht ProRail die werkzaamheden mee te laten liften in de Buitendienststelling van oktober 2019 die in het kader van PHS elders in het baantraject Nijmegen-Arnhem wordt uitgevoerd.
- n. Gemeente heeft vanwege de beperkte financiële ruimte besloten geen gebruik te maken van DuboCalc als EMVI criterium duurzaamheid. De komende periode worden in de stappen 4 t/m 6 wel de geïnventariseerde kansen zoveel mogelijk vertaald in ontwerpkeuzes, specificaties en/of eisen.

Aan deze uitgangspunten kunnen geen rechten worden ontleend!