

BESTUURSOVEREENKOMST

UITHOORNLIJN REALISATIEFASE

Versie: 1 november 2017

BESTUURSOVEREENKOMST "Uithoornlijn"

Begrippen en definities

In deze Overeenkomst wordt het volgende verstaan onder:

Aanvullende bestelling	Een uitbreiding van de Scope waarvoor een verhoging van de bijdrage dient plaats te vinden door de Partijen of Partij die deze Aanvullende bestelling plaatsen, waarna de Aanvullende bestelling onderdeel uitmaakt van het taakstellend budget
Bestuurlijk opdrachtgever	De door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio uit haar midden bij mandaat aangewezen vertegenwoordiger.
Bestuurlijk overleg	Het door Opdrachtgever te organiseren draagvlak creërende en adviserende overleg waaraan deelnemen: de Vervoerregio, Gemeenten, en de Provincie.
Buitenruimte:	Het in relatie tot het Project aan te passen openbaar gebied dat niet behoort tot de lokale spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 2 Besluit lokaal spoor en dat buiten de Scope van het Project valt.
Dagelijks Bestuur:	Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam.
Functionele heroverweging	Een aanpassing van de Scope van het Project met als doel de kosten van het Project te verminderen.
Opdrachtgever:	Vervoerregio Amsterdam in haar rol van opdrachtgever en aanbestedende dienst voor het Project.
Overeenkomst	Deze bestuurlijke overeenkomst
Planning	De planning voor de Realisatiefase die onderdeel uitmaakt van het projectplan.
Het Project	Het Project is de Uithoornlijn met de volgende scope: het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding) naar het dorpscentrum van Uithoorn ter hoogte van de huidige bushalte Stationsstraat over het tracé van de Spoordijk, zonder directe busverbinding tussen Uithoorn, Amstelveen en Amsterdam met uitzondering van een niet met de tram concurrerende busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen centrum. De tramhaltes zijn in de voorkeursvariant voorzien bij Aan de Zoom, het busstation Uithoorn en Dorpscentrum. Het behelst een werkend OV-systeem met de voorkeursvariant.

Projectorganisatie	De ambtelijke organisatie die belast is met de uitwerking van het project naar de producten die benodigd zijn voor de betrokken besturen om een Uitvoeringsbesluit te kunnen nemen
Projectplan (realisatiefase)	Plan waarin de Realisatiefase van het Project is beschreven, waaronder begrepen het baseline document, de Planning en een beschrijving van de organisatie.
Uitvoeringsbesluit	Het door de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam te nemen besluit waarmee de Planuitwerkingsfase van het project wordt afgerond en de Realisatie van het Project een aanvang neemt.

Ondergetekenden:

1. Vervoerregio Amsterdam, te dezen vertegenwoordigd door portefeuillehouder Litjens daartoe ingevolge artikel 33 d Wet gemeenschappelijke regelingen aangewezen door de voorzitter ter uitvoering van het besluit van het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio van [DATUM], hierna te noemen "de Vervoerregio".

En

2. Gemeente Uithoorn, te dezen vertegenwoordigd door wethouder M. Polak, daartoe ingevolge artikel 171 tweede lid Gemeentewet aangewezen door de burgemeester ter uitvoering van het besluit van het college [DATUM], hierna te noemen "Uithoorn".

En

3. Gemeente Amstelveen, te dezen vertegenwoordigd door wethouder J. Brandes, daartoe ingevolge artikel 171 tweede lid Gemeentewet aangewezen door de burgemeester ter uitvoering van het besluit van het college [DATUM], hierna te noemen "Amstelveen".

En

4. Provincie Noord-Holland, te dezen vertegenwoordigd door gedeputeerde mevr. E. Post, daartoe ingevolge artikel 176 tweede lid Provinciewet krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning Noord-Holland aangewezen ter uitvoering van het besluit van de gedeputeerde staten [DATUM], hierna te noemen "de Provincie".

Ondergetekenden 1. tot en met 4. hierna te noemen "Partij" (enkelvoudig) of "Partijen" (gezaamenlijk), ondergetekenden 2. en 3. hierna te noemen "Gemeente" (enkelvoudig) of "Gemeenten" (gezaamenlijk).

In aanmerking nemende dat:

- A. Door toenemende drukte op de wegen in Uithoorn en met name in Amstelveen langere rijtijden voor de bus worden verwacht bij gebrek aan vrijliggende infrastructuur;
- B. De Noord-Zuidlijn zorgt voor een geheel nieuw OV-netwerk, de huidige lijn 51 wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding (de Amstelveenlijn), en in de lijnennetvisie de nadruk is gelegd op OV-knooppunten;
- C. Partijen nut en noodzaak van de Uithoornlijn erkennen om in de toekomst het groeiende aantal reizigers voor minder geld te kunnen accommoderen;
- D. In mei 2012 naar aanleiding van de quick scan naar de doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn is besloten om de provinciale verkenning naar de COVAU-busbaan on hold te zetten en als terugvaloptie te hanteren.

- E. Partijen op 25 september 2014 hebben besloten om de planstudiefase op te starten voor het doortrekken van de vernieuwde/omgebouwde Amstelveenlijn naar Uithoorn: de Uithoorlijn. Op 19 oktober 2014 heeft de Regioraad het besluit geformaliseerd en het Project gepromoveerd van de verkenningfase naar de planstudiefase;
- F. Het Bestuurlijk Overleg Uithoorlijn heeft op 9 mei 2016 een voorkeursvariant gekozen en geadviseerd deze in consultatie te brengen;
- G. Het Bestuurlijk Overleg Uithoorlijn heeft op 7 september 2016 geadviseerd de aangepaste voorkeursvariant ter besluitvorming voor te leggen aan gemeenteraden, Provinciale Staten en de Regioraad;
- H. De gemeenteraad van Uithoorn, de gemeenteraad van Amstelveen, de Provinciale Staten alsook de Regioraad hebben ingestemd met deze voorkeursvariant via het Voorkeursbesluit;
- I. Deze overeenkomst voorziet in afspraken over de Realisatiefase.

Komen overeen als volgt:

Artikel 1 Doel, definitie en scope

Het doel van deze Overeenkomst is dat Partijen afspraken maken over de Realisatiefase met inachtneming van het Projectplan, zodanig dat het Project kan worden gerealiseerd overeenkomstig de Scope binnen het beschikbare (Taakstellend) budget en de Planning. In deze Overeenkomst maken Partijen afspraken over de wijze waarop het Project wordt gerealiseerd en worden de verantwoordelijkheden en de verdeling van de risico's jegens elkaar vastgelegd.

In bijlage I is de Scope beschreven in het baseline document dat onderdeel uitmaakt van het Projectplan.

Artikel 2 Verantwoordelijkheden Partijen Project Realisatiefase

De Vervoerregio is verantwoordelijk voor de uitvoering van het Project en Opdrachtgever van het Project.

Opdrachtgever is verantwoordelijk voor de coördinatie en het overleg met Partijen in deze Overeenkomst.

Opdrachtgever wordt aangemerkt als "aanbestedende dienst" voor zover (een deel van) het Project niet door hem zelf wordt uitgevoerd.

De Vervoerregio is op basis van de Wet lokaal spoor bestuurlijk eindverantwoordelijk voor de instandhouding en de systeemveiligheid van de Uithoorlijn en is daarmee (eind)verantwoordelijk voor het tijdig aanvragen en verkrijgen van de op basis van deze wet vereiste toestemmingen en vergunningen voor aanleg, in stand houden, exploiteren en beheren van de Uithoorlijn.

Het Dagelijks Bestuur heeft op 17 september 2015 de uitvoeringsbevoegdheden met betrekking tot het beheer en het verlenen van vergunningen betreffende de lokale spoorweginfrastructuur in de Vervoerregio Amsterdam gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam. Het college van Amsterdam is daarmee het bevoegd gezag voor de uitoefening van deze bevoegdheden.

De Vervoerregio is op basis van de Wet Personenvervoer 2000 verantwoordelijk voor de exploitatie van de Uithoorlijn.

Gemeenten en wegbeheerders (m.u.v. Provincie Noord-Holland) zijn verantwoordelijk voor alle planologische procedures, waaronder begrepen de bestemmingsplannen, de afwikkeling van planschade, en procedures ter verkrijging van publiekrechtelijke toestemmingen (vergunningen, ontheffingen, verkeersbesluiten) aangaande hun grondgebied.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de door hen te realiseren noodzakelijke aanpassingen van de Buitenruimte.

Artikel 3 Projectplan Realisatiefase

Partijen onderschrijven de uitgangspunten, doelstellingen, inzichten en uitwerkingen van het Project, zoals naar de huidige stand omschreven en vastgelegd in het Projectplan voor de Realisatiefase dat als bijlage I aan deze overeenkomst is gehecht en daarmee onderdeel uitmaakt van deze overeenkomst. Van het Projectplan maken het baseline document, de Planning en een beschrijving van de organisatie onderdeel uit.

Partijen zeggen toe zich naar vermogen in te spannen en zeggen alle medewerking die redelijkerwijs gevergd kan worden toe om het Project binnen de gestelde kaders en uitgangspunten zoals omschreven in genoemd Projectplan te realiseren.

Artikel 4 Planning

Partijen hanteren de Planning voor de Realisatiefase die onderdeel uitmaakt van de aan deze Overeenkomst gehechte **bijlage I**. Partijen conformeren zich aan genoemde Planning voor de Realisatiefase en aan volgende overeenkomstig dit artikel vastgestelde versies van deze Planning.

De Planning kan worden gewijzigd door het Dagelijks Bestuur na advies van het Bestuurlijk Overleg.

Partijen zullen de Planning van de door hen te realiseren werkzaamheden of zogenoemde Aanvullende bestellingen afstemmen op de Planning van het Project. Partijen spannen zich naar vermogen in om met flankerende werkzaamheden aan te sluiten bij de Planning.

Artikel 5 Looptijd

Dit document maakt onderdeel uit van het uitvoeringsbesluit van de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam. Deze overeenkomst treedt, na ondertekening door de Partijen, in werking met ingang van de dag waarop het uitvoeringsbesluit van de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam wordt vastgesteld, geldt gedurende de Realisatiefase, en eindigt op de dag dat de Uithoornlijn definitief in gebruik wordt genomen door de vervoerder.

Artikel 6 Financiële dekking en afspraken

Opdrachtgever draagt zorg voor de realisatie van het Project onder gebruikmaking van een door:

- de Vervoerregio ter beschikking te stellen bijdrage van € 67.000.000,-
- De provincie Noord-Holland te verstrekken bijdrage van € 1.860.000,-
- De gemeente Uithoorn te verstrekken bijdrage van € 1.140.000,-

Genoemde financiële bijdragen van Partijen vormen het Taakstellend budget van het Project hetgeen ten tijde van ondertekening van de Bestuursovereenkomst is vastgesteld op een bedrag van € 70.000.000 (zegge: zeventig miljoen euro).

De in de overeenkomst genoemde bedragen zijn exclusief BTW en prijspeil 2016 en zullen jaarlijks worden geïndexeerd volgens IBOI met uitzondering van de bijdrage van Provincie Noord-Holland. De bijdrage van provincie Noord Holland bedraagt met prijspeil 01-01-2019 maximaal € 1.893.681,-, is gekoppeld aan het prijspeil van het jaar van beschikking en wordt niet verder verhoogd.

Gemeente Uithoorn stelt haar bijdrage ter beschikking op het moment van oplevering van het Project. Provincie Noord-Holland stelt haar bijdrage ter beschikking conform haar subsidieverordening (op basis van werkelijk gemaakte kosten), behoudens het gestelde in artikel 10.

De bijdrage van de Vervoerregio kan ook voortkomen uit een voordeel na afronding van het project Ombouw Amstelveenlijn.

De Partijen stellen alles in het werk om ervoor te zorgen dat de kosten voor het project niet meer zullen bedragen dan het Taakstellend budget. Dit houdt onder meer in dat zij administratieve kosten, zoals leges en de interne organisatiekosten, tot een minimum beperken en maximaal de werkelijk gemaakte kosten in rekening brengen aan het project. Uitgangspunt is dat de Gemeenten geen

vergoeding ontvangen voor de personele inzet in het Project, behoudens de (onderzoekskosten) kosten die in opdracht van het Project worden gemaakt omdat deze vanwege het Project getroffen moeten worden.

Gemeenten dekken elk de kosten welke gemoeid zijn met het (her)inrichten van de Buitenruimte binnen de eigen gemeentegrenzen, behoudens de kosten die onderdeel uitmaken van het Project omdat deze vanwege het Project getroffen moeten worden. Partijen hanteren hierbij het principe van 'veroorzaker betaalt'.

AFSPRAKEN VOOR ALS ER BUDGET OVER BLIJFT NA REALISATIE

Indien na afronding van het Projectbudget over is, vloeit het bedrag boven de € 60.000.000,- terug naar de Vervoerregio. Onder de € 60.000.000,- wordt het voordeel evenredig naar de bijdragen van de Partijen aan het Taakstellend Budget verdeeld. Dit komt neer op de volgende verdeling:

Vervoerregio 95%

Provincie Noord-Holland 3,1%

Gemeente Uithoorn 1,9%

Artikel 7 Risico's

De Vervoerregio Amsterdam is als opdrachtgever van het Project risicodragende partij.

In de kostenraming voor de realisatie is een risicoreservering opgenomen. Deze risicoreservering kan aangewend worden voor alle risico's die direct samenhangen met de realisatie van het Project. Indien de risico's over dit maximum (dus over de maximale risicoreservering) dreigen te gaan, zal de kans worden geboden om aanvullende financiering in te brengen. Indien er geen aanvullende financiering wordt geleverd, kan het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam overgaan tot functionele heroverwegingen conform artikel 9.

Artikel 8 Aanvullende bestellingen

Iedere Partij is gerechtigd om Opdrachtgever voor te stellen om een Aanvullende bestelling te doen. De Opdrachtgever brengt omtrent deze Aanvullende bestelling een schriftelijk advies uit aan het Bestuurlijk Overleg. De Opdrachtgever wint, alvorens het dit advies uitbrengt, de zienswijze in van Partijen. Het Bestuurlijk Overleg adviseert het Dagelijks Bestuur omtrent de Aanvullende bestelling. Aanvullende bestellingen behoeven instemming van het Dagelijks Bestuur. De Partij die verzoekt om een Aanvullende bestelling dient zorg te dragen voor een aanvullende bijdrage.

Afspraken worden vastgelegd in een aanvullende overeenkomst waarin de rechten en verplichtingen met betrekking tot de Aanvullende bestelling worden vastgelegd. Op het moment dat deze Aanvullende overeenkomst rechtsgeldig tot stand is gekomen, maakt de Aanvullende bestelling deel uit van de Scope en Planning en vormt zij een uitbreiding van het Project.

Artikel 9 Functionele heroverwegingen

Tegenvallers en/of meerwerk om de scope te kunnen realiseren zullen in eerste instantie binnen het Taakstellend budget worden opgevangen en indien mogelijk worden gecompenseerd met meevallers en/of minderwerk.

Indien het Taakstellend budget niet toereikend blijkt te zijn voor de uitvoering van het Project kan het Dagelijks Bestuur na advies van het Bestuurlijk Overleg besluiten tot een functionele heroverweging, indien de Partijen geen extra financiering beschikbaar stellen.

.

Artikel 10 Verwerving en overdracht eigendom grond en infrastructuur

De gronden ten behoeve van de (aanleg van de) Uithoornlijn, inclusief de restgronden binnen de gemeentegrenzen van gemeente Uithoorn worden door gemeente Uithoorn verworven van de provincie Noord-Holland. Het betreft de percelen **XX**. Het uitgangspunt is dat deze tegen marktconforme waarde worden ingebracht.

De gronden ten behoeve van de (aanleg van de) Uithoornlijn binnen de gemeentegrenzen van gemeente Amstelveen worden door gemeente Amstelveen verworven van de huidige particuliere grondeigenaren. Amstelveen verplicht zich om de benodigde grond tijdig ter beschikking te stellen ten behoeve van de aanleg van de Uithoornlijn. Indien minnelijke grondverwerving niet mogelijk is, dan kan zij in het uiterste geval overgaan tot

inzet van gemeenterechtelijke instrumenten zoals het instrumentarium ingevolge van de Onteigeningswet en de Wet voorkeursrecht gemeenten.

Gemeenten stellen gronden benodigd voor werkterreinen (tijdelijk) om niet ter beschikking ten behoeve van de aanleg van de Uithoornlijn.

Gemeente Amstelveen en Gemeente Uithoorn verplichten zich in dit kader om op de (verworven) gronden binnen haar grondgebied die benodigd zijn voor de Uithoornlijn ten behoeve van de Vervoerregio indien nodig een zakelijk recht om niet te vestigen tijdens de aanleg van de Uithoornlijn.

Gemeente Amstelveen en gemeente Uithoorn verplichten zich in dit kader om, op de (verworven) gronden binnen haar grondgebied die benodigd zijn voor de Uithoornlijn ten behoeve van de gemeente Amsterdam een recht van opstal om niet te vestigen na oplevering van de Uithoornlijn.

Het eigendom van de railinfrastructuur tot aan de beheergrens wordt conform het huidige regionale tramsysteem belegd bij gemeente Amsterdam, Metro en Tram, Eigendom en Beheer. Dat geldt ook voor het (deel van het) areaal van de Provincie Noord-Holland dat nu tot de busbaan behoort. Het betreft de verhardingen, kunstwerken, openbare verlichting, bewegwijzering, verkeerregelinstanties, verkeersvoorzieningen (w.o. schermen, vangrails), groen. De provincie zal geen toestemming verlenen wijzigingen aan te brengen aan dit areaal zolang dat in eigendom is van de provincie.

Na realisatie zal rve Metro en Tram van de Gemeente Amsterdam als beheerder van de railinfrastructuur en de businfrastructuur verantwoordelijk zijn voor het beheer en onderhoud binnen de afgesproken beheergrens. Wellicht met uitzondering van de gladheidsbestrijding. Hiertoe zullen uiterlijk 1 juli 2018 beheerovereenkomsten met gemeente Amstelveen, gemeente Uithoorn en provincie Noord-Holland (busbaan) worden gesloten. De Vervoerregio Amsterdam zal haar aanvraag om subsidie van Provincie Noord-Holland uitsluitend indienen nadat de overeenkomsten voor grond-en areaaloverdracht en beheer zijn aangegaan. De beheerder zal met de beoogde exploitant, GVB, en eventueel derden een toegangsovereenkomst sluiten over het gebruik van de railinfrastructuur.

Hierbij moeten ook afspraken worden gemaakt over het beheer van de gronden die worden verkregen, maar niet onder de rail- en businfrastructuur vallen.

Artikel 11 Schade

Opdrachtgever (de Vervoerregio) draagt zorg voor een gecoördineerde aanpak van verzoeken tot schadevergoeding (bouwschade, planschade en nadeelcompensatie) die als gevolg van het Project worden ingediend en stelt een schadeloket in waar dergelijke verzoeken kunnen worden ingediend.

Artikel 12 Planschade

Planschade wordt afgewikkeld door de betreffende Gemeente en conform de binnen die Gemeente geldende procedure. Gemeenten zullen Opdrachtgever op de in de daarvoor door de Gemeente vastgestelde procedureverordening omschreven wijze betrekken in de procedure. Planschade komt voor rekening en risico van de partij die het Project uitvoert zijnde Opdrachtgever, voor zover deze direct wordt veroorzaakt door een planologische wijziging die nodig is voor het Project. Planschade als gevolg van planologische wijzigingen in de Buitenruimte is voor rekening van de gemeente die de betreffende aanpassing verricht.

Artikel 13 Nadeelcompensatie

Partijen verklaren de Algemene Verordening Nadeelcompensatie gemeente Amsterdam van toepassing op verzoeken om schadevergoeding in het kader van nadeelcompensatie, die causaal verband houden met het Project.

De uit te betalen vergoedingen zullen worden vergoed uit het Taakstellend Budget voor zover vergoedingen zijn toe te rekenen aan een schadeoorzaak binnen het Project.

Artikel 14 Omgeving/afstemming andere projecten

Partijen zullen zich tot het uiterste inspannen opdat het Project wordt afgestemd met de overige projecten in de omgeving, zodanig dat, daar waar de projecten elkaar raken, een eenheid ontstaat in functies, systemen en (beeld)kwaliteit, opdat wordt voldaan aan de gezamenlijke doelstelling om een goede en compacte overstap voor de reiziger te realiseren.

In dit verband is er sprake van de volgende raakvlakprojecten:

Ombouw Amstelveenlijn

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

Materieelbestelling

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

Studie N201 – A9 / Verbreding Zijdelweg

Op basis van de studie is geconcludeerd dat verdubbeling van de gehele N521 thans niet nodig is, dat kan worden volstaan met verdubbeling van de Bovenkerkerweg ten noorden van de Burgemeester Wiegelerweg en dat nader onderzoek nodig is naar de afwikkeling van een aantal kruispunten in Amstelveen en van de aansluiting Bosrandweg/Fokkerweg/Schipholdijk (N232). Start van de uitvoering van de verdubbeling is voorzien in de tweede helft 2018.

Masterplan Dorpscentrum Uithoorn

De gemeente Uithoorn werkt aan de herontwikkeling en revitalisering van het dorpscentrum van Uithoorn. Vorig jaar is het project Waterlijn gerealiseerd met 54 ligplaatsen in de passantenhaven en een boodschappensteiger. De kade is geheel opnieuw ingericht met ruimte voor terrassen en evenementen. Op een nu nog braakliggend terrein verrijst een gebouw waar ruimte is voor de bibliotheek, horeca, hotel en/of woningen. Ten noorden van de busbrug is een jachthaven gepland met circa 90 ligplaatsen. De verhuur is inmiddels gestart en het bestemmingsplan is onherroepelijk. Parkeren voor bezoekers van de jachthaven is voorzien nabij de Thamerkerk. Nabij de eindhalte van de tram wordt een nieuwe woonwijk, de Vinckebuurt, gerealiseerd. De eerste woningen van in totaal 288 appartementen en eengezinswoningen zijn in aanbouw.

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

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

Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid

De gronden op het zogenaamde toekomstige Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) zijn particulier eigendom, met uitzondering van de oude spoorlijn. Ontwikkelingen in dit gebied gebeuren op basis van vrijwilligheid. In de planuitwerking van de Uithoornlijn moeten toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk worden gemaakt. Randvoorwaarde is dat zowel ten noorden als ten zuiden van de N201, een oost-west verkeersverbinding zo dicht mogelijk tegen de N201 gerealiseerd kan worden.

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

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

Artikel 15 Communicatiestrategie

Partijen zullen onder verantwoordelijkheid en regie van de Opdrachtgever gezamenlijk zorgdragen voor een optimale communicatie en zullen daartoe een gezamenlijk communicatieplan opstellen en actueel houden. Partijen zullen de hieruit voor de desbetreffende partij voortvloeiende taken volgens afspraak uitvoeren, waarbij eigen inzet en kosten voor eigen rekening komen.

Artikel 16 Organisatie

Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever voor de realisatiefase en richt daartoe een projectorganisatie in.

Het Dagelijks Bestuur mandateert daartoe de Bestuurlijk Opdrachtgever. De Bestuurlijk Opdrachtgever bewaakt de uitvoering van het Project binnen de gestelde kaders en legt bestuurlijke verantwoording af over de voortgang van het Project.

De Partijen zijn op bestuurlijk niveau vertegenwoordigd in het Bestuurlijk Overleg. Het Bestuurlijk Overleg adviseert de Bestuurlijk Opdrachtgever en is samengesteld uit wethouders van de gemeenten en de Bestuurlijk Opdrachtgever van het Project. De Bestuurlijk Opdrachtgever is voorzitter van het Bestuurlijk Overleg.

De Bestuurlijk Opdrachtgever heeft de plicht om de in de vorige alinea bedoelde adviezen in het Dagelijks Bestuur te verwoorden.

Artikel 17 Geschillen en toepasselijk recht

Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

Partijen verklaren zich jegens elkaar bereid om bij het ontstaan van verschillen van inzicht met betrekking tot uitleg en/of de uitvoering van deze overeenkomst de bestaande verschillen van inzicht in goed overleg met elkaar te bespreken teneinde bedoelde verschillen te overbruggen. Eerst indien en voor zover dit overleg niet binnen vier weken tot een oplossing leidt, zal bevoegd zijn de bevoegde rechter te Amsterdam.

Artikel 18 Ontbindende voorwaarden

Deze overeenkomst gaat alleen in indien de Regioraad het Uitvoeringsbesluit neemt. Met het Uitvoeringsbesluit vervalt de Bestuursovereenkomst van de Planuitwerkingsfase.

Deze overeenkomst wordt aangegaan onder de ontbindende voorwaarde dat het aanbestedingsresultaat het Taakstellend budget overstijgt.

Aldus getekend in 4-voud te **XX** op **[DATUM]**:

Vervoerregio Amsterdam, namens deze:

Uithoorn, namens deze:

Amstelveen, namens deze:

Provincie Noord-Holland namens deze:

Bijlagen aangehecht aan deze overeenkomst

- a. Objectenlijst
- b. Planning