



Bestuursovereenkomst Multimodale knoop Schiphol, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Partijen:

De ondergetekenden

1. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat mevrouw C. van Nieuwenhuizen, handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gezeteld te 's-Gravenhage, hierna te noemen: "het Rijk";
2. Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder mevrouw M. Ruigrok, krachtens volmacht van de voorzitter van 14 november 2019, hierna te noemen: "de Vervoerregio";
3. De heer D.A. Benschop en mevrouw B.I. Otto, handelend als rechtsgeldige vertegenwoordigers van Royal Schiphol Group N.V., als enig aandeelhouder van Schiphol Nederland BV, verder te noemen "Schiphol";
4. De heer R. van Boxtel, handelend als rechtsgeldig vertegenwoordiger van NS Groep NV, verder te noemen "NS";
5. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer, handelend als bestuursorgaan van deze gemeente, namens deze mevrouw M. Schuurmans verder te noemen: "Haarlemmermeer";
6. De heer J. Voppen, handelend als rechtsgeldig vertegenwoordiger van ProRail B.V., verder te noemen "ProRail".

De Partijen 1 tot en met 6, hierna gezamenlijk te noemen: Partijen en elk afzonderlijk: Partij;

De Partijen 1 tot en met 3, hierna gezamenlijk te noemen: Financierende Partijen.

Overwegende dat:

1. Het Rijk in juli 2016 de startbeslissing heeft genomen voor een MIRT-verkenning multimodale knoop Schiphol;
2. In de startbeslissing is aangegeven dat de multimodale knoop Schiphol (hierna "MKS") door de toenemende reizigersgroei een opgave heeft om de veiligheid te waarborgen, de capaciteit te vergroten en de kwaliteit weer op het gewenste niveau te brengen.
3. Aangezien het hier gaat om een multimodale knoop, waar trein-, bus- en luchthavenreizigers samenkomen, het Project tot verdere ontwikkeling van de MKS (hierna 'Project') een gezamenlijke aanpak en financiering van Partijen vereist;
4. In april 2016 een intentieovereenkomst is gesloten tussen Partijen 1 tot en met 4, waarbij afspraken zijn gemaakt over het uitvoeren van een verkenning en de intentie is uitgesproken het Project te realiseren bij een sluitende financiering;
5. Partijen hun voorkeur hebben uitgesproken voor een pakket aan maatregelen waarbij sprake is van voldoende oplossend vermogen voor de veiligheid en capaciteit op de middellange termijn en waarbij sprake is van 'no regret' investeringen met het oog op toekomstige ontwikkelingen;
6. Naast de maatregelen zoals opgenomen in deze overeenkomst de volgende aanvullende maatregelen (zullen) worden genomen ten aanzien van de MKS:
 - a) Partijen spannen zich in om reizigers door middel van beïnvloeding van gedrag beter te spreiden, waardoor de beschikbare capaciteit van de MKS maximaal wordt benut;
 - b) het Rijk, ProRail en NS zetten zich maximaal in voor aanpassingen in het spoornetwerk, waarmee de druk op de MKS wordt vermindert;
 - c) Partijen werken in andere verbanden samen aan studies naar een lange termijn oplossing voor de bereikbaarheid van de as Amsterdam, Schiphol, Hoofddorp, inclusief de MKS.
7. Aangezien de hoogdynamische omgeving van het Project in het hart van Amsterdam Airport Schiphol een gegeven is, Partijen er rekening mee houden dat er gedurende de Planuitwerkingsfase en realisatie van het Project sprake kan zijn van wijzigingen;
8. In het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' (2017-2021) is opgenomen dat ProRail wordt



- omgevormd tot een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid (hierna: zbo);
9. Indien de Wet publiekrechtelijke omvorming ProRail in werking treedt, de overeenkomst onder algemene titel overgaat op het zbo ProRail;
 10. Partijen thans afspraken wensen te maken over de planuitwerking en realisatie van het Project en deze vast wensen te leggen in deze overeenkomst.

Komen overeen:

Artikel 1 Begrippen

- a) *AAS*: Amsterdam Airport Schiphol;
- b) *Busstation*: het busstation Schiphol Plaza op het Jan Dellaertplein van AAS;
- c) *MKS*: Multimodale Knoop Schiphol.
- d) *OVCP*: OV-chipkaartpoortjes en daarvan deel uitmakende voorzieningen die zodanig op stations c.q. perrons geplaatst zijn dat deze beheerst toegankelijk zijn;
- e) *Planning*: de planning van de planuitwerkingsfase en realisatiefase van het Project, zoals opgenomen in artikel 4;
- f) *Planuitwerkingsfase*: fase tot aan de Projectbeslissing waarin de maatregelen worden uitgewerkt en nauwkeurige kostenramingen worden opgesteld.
- g) *Plan van aanpak planuitwerkingsfase*: het door Partijen vast te stellen plan ten behoeve van de Planuitwerkingsfase;
- h) *Project*: het geheel aan maatregelen als bedoeld in artikel 3;
- i) *Projectbeslissing*: beslissing van de Minister van IenW inzake de keuze voor de te realiseren maatregelen in de realisatiefase;
- j) *Projectonderdeel*: onderdeel van het project zoals benoemd in de kostenraming, opgenomen in **bijlage 2**;
- k) *Projectteam*: het team dat de planuitwerking begeleidt om te komen tot een Projectbeslissing.
- l) *Risicoreservering*: de reservering van geld binnen het taakstellend budget voor het opvangen, mitigeren en vermijden van risico's;
- m) *Schiphol Plaza*: de ruimte binnen Amsterdam Airport Schiphol waar de transfer van reizigers naar treinstation, busstation en luchthaven Schiphol plaatsvindt;
- n) *Scopewijziging*: wijziging van het Project;
- o) *Station Schiphol Airport*: het treinstation op Amsterdam Airport Schiphol;
- p) *Stuurgroep*: overleg waarbij besluitvorming plaatsvindt over zaken die door het Projectteam worden voorgelegd.
- q) *Taakstellend budget*: totale bijdrage van Financierende Partijen ten behoeve van de planuitwerking en de realisatie van het Project, zoals opgenomen in bijlage 2;
- r) *Topoverleg*: escalatieniveau van de Stuurgroep, waarin alle Partijen zitting hebben.
- s) *Voorkeursbeslissing*: beslissing ter afsluiting van de verkenning, waarin wordt omschreven welke oplossingen in de verkenning zijn onderzocht en hoe verder wordt gegaan met het Project.

Artikel 2 Doel en werking

1. In het bestuurlijk overleg van 22 augustus 2019 hebben Partijen gezamenlijk de keuze gemaakt voor alternatief 1C zoals opgenomen in de Voorkeursbeslissing. Het pakket aan maatregelen die tezamen dit alternatief vormen, wordt omschreven in bijlage 1.
2. Doel van deze overeenkomst is afspraken te maken zodat realisatie van alternatief 1C mogelijk wordt, binnen het Taakstellend budget en overeenkomstig de Planning.
3. Doel van het Project is het realiseren van een zo robuust mogelijk pakket van maatregelen gericht op veiligheid, capaciteit en kwaliteitsverbetering van de bereikbaarheid van Schiphol.
4. In deze overeenkomst, worden afspraken vastgelegd over:
 - de scope van het Project overeenkomstig de Voorkeursbeslissing;
 - de Planuitwerking van het Project;
 - het Taakstellend budget en de verdeling van risico's en kosten;
 - de besluitvorming binnen het Project.

Artikel 3 Scope van het Project

Het Project bestaat uit het geheel aan maatregelen dat nodig is om de verbetering van de MKS mogelijk te maken, zoals opgenomen in **bijlage 1**.



Artikel 4 Planning

1. Het Project valt uiteen in een Planuitwerkingsfase en een realisatiefase.
2. In de Planuitwerkingsfase:
 - wordt de scope van het Project nader uitgewerkt door het Projectteam overeenkomstig het 'Plan van aanpak planuitwerkingsfase';
 - zal het Projectteam hiervoor een opdracht voorbereiden voor ingenieursdiensten bij een ingenieursbureau.
3. Het Plan van aanpak planuitwerkingsfase wordt voor akkoord voorgelegd aan de eerste stuurgroep van de Planuitwerkingsfase.
4. Partijen streven er naar de Planuitwerkingsfase uiterlijk 1 februari 2022 te hebben afgerond met een Projectbeslissing conform MIRT-systematiek.
5. Partijen streven er naar de realisatiefase van het Project te hebben afgerond uiterlijk in 2025, behoudens:
 - a. de maatregelen die noodzakelijk zijn om door middel van plaatsing van OVCP een gedeelte van Schiphol Plaza beheerst toegankelijk te maken ten behoeve van treinvervoer. Voor die maatregelen spreken Partijen af dat die uiterlijk in 2030 operationeel zijn;
 - b. de eindsituatie van het busstation dat in verband met de langdurige bouwwerkzaamheden in de omgeving gefaseerd gerealiseerd zal worden, maar waarbij Schiphol en Vervoerregio er naar streven dit zo snel als mogelijk op te leveren.
6. Indien de Planning niet gehaald kan worden, zullen Partijen overeenkomstig artikel 9, binnen de Stuurgroep een besluit nemen over aanpassing van de Planning dan wel beheersmaatregelen treffen.
7. Indien een Scopewijziging gevolgen heeft voor de Planning, hebben Partijen de intentie om maatregelen die niet worden geraakt door de Scopewijziging, zonder vertraging door te zetten.

Artikel 5 Financiële afspraken

1. Het Taakstellend budget van het Project bedraagt € 237,3 mln (zegge: tweehonderd zevenendertig miljoen en driehonderd duizend euro), inclusief btw. Dit budget is gebaseerd op een kostenraming met een onzekerheidsmarge van +/- 23%.
2. De bijdragen van Financierende Partijen aan het Taakstellend budget zijn:
 - Rijk € 98,8 mln (incl. btw)
 - Schiphol € 69,4 mln (incl. btw)
 - Vervoerregio € 69,2 mln (incl. btw)De bijdragen van Financierende Partijen aan het Project per Projectonderdeel zijn opgenomen in **bijlage 2**.
3. De bijdragen van Financierende Partijen zijn inclusief BTW en zullen inclusief BTW worden betaald voor zover BTW aantoonbaar niet kan worden verrekend of teruggevorderd.
4. Ten behoeve van een gefaseerde aanleg kan de capaciteit van het Busstation worden teruggebracht van 20 naar minimaal 15 haltes. Schiphol en Vervoerregio spannen zich gezamenlijk in om het Busstation in de tijdelijke situatie zo goed mogelijk te laten functioneren. Schiphol en Vervoerregio brengen de kosten gezamenlijk in beeld en maken nadere afspraken over dekking van extra exploitatiekosten en de duur van de tijdelijke situatie, rekening houdend met de belangen van Partijen.
5. Het Taakstellend budget en de bijdragen van Financierende Partijen zijn uitgedrukt in prijspeil 2018 en worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) zoals gehanteerd door de Minister van Financiën.
6. Werkzaamheden in Planuitwerkingsfase en realisatiefase worden afgerekend op basis van werkelijke kosten. De kosten van ProRail worden afgerekend op basis van de bestaande afspraken (AK-systematiek) tussen Rijk en ProRail. De kosten voor het Project zijn begroot overeenkomstig **bijlage 2**. Afwijkingen van **bijlage 2** behoeven de voorafgaande instemming van de Financierende Partijen.
7. Financierende Partijen betalen hun bijdragen, overeenkomstig een betaalschema dat is afgestemd



op de prognose van uitgaven. Afhankelijk van de Partij die de uitvoering van de werkzaamheden op zich neemt, worden afspraken gemaakt over overmaking van gelden.

8. De Partijen stellen alles in het werk het Project binnen Planning, scope en het Taakstellend budget te realiseren.
9. Tegenvallers in de Planuitwerkingsfase en realisatiefase zullen worden gecompenseerd met meevallers en minderwerk, in eerste instantie binnen de betreffende maatregel (of het pakket aan maatregelen) en als dat niet mogelijk is binnen het Taakstellend budget.
10. Indien het Taakstellend budget niet toereikend blijkt te zijn voor de realisatie van het Project, kunnen Partijen besluiten tot een functionele heroverweging, waarbij in eerste instantie gekeken wordt naar beheersmaatregelen en daarna wordt gezocht naar versobering van het Project. Als laatste stap kan extra financiering worden ingezet teneinde de scope van het Project te realiseren.
11. Financierende Partijen zijn risicodragend voor de maatregelen waaraan zij bijdragen, elk naar rato van hun bijdrage aan die maatregelen, zoals opgenomen onder **bijlage 2**.
12. Indien de totale werkelijk gemaakte realisatiekosten lager uitvallen dan de bijdragen van Financierende Partijen, dan vloeit het financieel voordeel terug naar rato van de bijdrage van Financierende Partijen als genoemd in het tweede lid.

Artikel 6 Afspraken NS

1. NS levert een bijdrage aan het Rijk als Financierende Partij ter hoogte van € 20 mln (zegge: twintig miljoen euro), bestaande uit de volgende delen;
 - a. Een bijdrage ter hoogte van circa € 7,3 mln (zegge: zeven miljoen en driehonderdduizend euro) aan de kosten "Dekselgereed maken voor OVCP (deel 1)" zoals beschreven in **bijlage 2** bij deze overeenkomst. Deze werkzaamheden zullen (overeenkomstig de door NS aangeleverde specificaties zoals genoemd onder **bijlage 3**) in opdracht van het Rijk en voor rekening van NS worden uitgevoerd. NS zal de werkelijke uitvoeringskosten voor haar rekening nemen;
 - b. NS zal voor eigen rekening en risico, als integraal onderdeel van het Project en binnen de Planning, zorgdragen voor de realisatie van de OVCP. De kosten hiervan zijn geraamd op
 - c. € 9,4 mln (zegge: negen miljoen en negenhonderdduizend euro) een en ander zoals weergegeven in de deelpost "Levering & installatie OVCP-middelen (deel 2)" zoals beschreven in **bijlage 2** van deze overeenkomst;
 - d. Een eenmalige en vaste bijdrage ter hoogte van € 3,3 mln (zegge: drie miljoen driehonderdduizend euro) ten behoeve van de realisatie van het Project;
2. De bijdrage van NS is inclusief BTW, indien en voor zover de BTW aantoonbaar niet kan worden teruggevorderd of verrekend, en uitgedrukt in prijspeil 2018. De bedragen worden jaarlijks per eerste kalenderdag van het jaar geïndexeerd op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) zoals gehanteerd door de Minister van Financiën;
3. NS draagt voor eigen rekening en risico zorg voor het beheer, onderhoud en instandhouding van de OVCP en de kaartverkoopautomaten.
4. De financiële bijdrage van NS – derhalve met inbegrip van enig financieel risico ter zake – is uitdrukkelijk beperkt tot het bepaalde in dit artikel.

Artikel 7 Scopewijzigingen

1. Een Scopewijziging wordt door de Partij die de wijziging initieert, ingediend bij de Stuurgroep, voorzien van een advies van het Projectteam ten aanzien van de haalbaarheid en de consequenties van de wijziging uitgedrukt in tijd, geld en risico's.
2. De Stuurgroep besluit of een Scopewijziging kan worden goedgekeurd of dat escalatie naar het Topoverleg nodig is.
3. Een Scopewijziging waarbij de functionaliteit in stand blijft en die geen negatieve invloed heeft op de bijdragen van Financierende Partijen en op de Planning, wordt in beginsel door de Stuurgroep goedgekeurd. Een Partij die bijdraagt aan de maatregel waar de Scopewijziging op ziet, zal in dat geval de toegezegde bijdrage in beginsel gestand doen, tenzij dit gezien de aard van de Scopewijziging niet redelijk is.
4. Voor Scopewijzigingen die leiden tot meerkosten, verhoogt de initiatiefnemer haar bijdrage met:



- de realisatiekosten van de Scopewijziging;
 - de studiekosten en ontwerp ten behoeve van de haalbaarheid van de Scopewijziging;
 - de eventuele meerkosten van maatregelen als bedoeld in **bijlage 1** die ontstaan als gevolg van de Scopewijziging; en
 - een verhoging van de Risicoreservering, indien nodig.
5. De realisatie van de Scopewijziging geschiedt geheel voor rekening en risico van de Partij(en) die de wijziging heeft (hebben) geïnitieerd.
 6. Als een Scopewijziging leidt tot een overschrijding van het Taakstellend budget van de maatregel of een pakket aan maatregelen, dan vloeit dit voordeel terug aan de Financierende Partijen naar rato van hun bijdragen aan de maatregel, zoals opgenomen in **bijlage 2**.
 7. De instemming van Partijen met de Scopewijziging wordt inclusief de daarmee gemoeide aanpassingen als bedoeld in het eerste lid, als annex aangehecht aan deze overeenkomst.

Artikel 8 Onvoorziene omstandigheden

1. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze overeenkomst niet mag worden verwacht.
2. Het overleg vindt plaats binnen vier weken nadat een Partij daartoe een verzoek heeft gedaan aan de andere Partijen.

Artikel 9 Wijziging

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze overeenkomst te wijzigen.
2. Wijzigingen behoeven de instemming van Partijen.
3. Partijen treden binnen vier weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld in overleg.
4. Wijzigingen worden na schriftelijke instemming als annex aan deze overeenkomst gehecht.

Artikel 10 Beheer, onderhoud en vervanging

1. Het beheer, onderhoud en de vervanging van de gerealiseerde maatregelen worden uitgevoerd en bekostigd overeenkomstig bestaande afspraken tussen de Partijen.
2. In afwijking van het eerste lid, zal voor het beheer, onderhoud en vervanging van de spoorgerelateerde maatregelen op maaiveld, Schiphol voorafgaand aan de realisatie van het Project een overeenkomst met ProRail afsluiten.
3. De delen van de maatregelen van het Project die in gebruik zijn genomen door de betreffende beheerder, worden verondersteld te zijn geaccepteerd en maken als zodanig deel uit van de gebruikelijke beheer-, onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van de desbetreffende beheerder.
4. De bijdrage van de Vervoerregio mag niet worden aangewend voor vervangingsinvesteringen van kabels en leidingen.

Artikel 11 Overige verplichtingen

1. Het Rijk en Haarlemmermeer bevorderen zoveel mogelijk, met inachtneming van wettelijke procedures en de te betrachten zorgvuldigheid jegens derden, dat de procedures tot het nemen van publiekrechtelijke besluiten met voortvarendheid worden doorlopen.
2. Indien de in het voorgaande lid bedoelde procedures ertoe leiden dat uitvoering van deze overeenkomst niet of althans niet op de door Partijen bij het aangaan ervan voorgestane wijze kan worden uitgevoerd, bezien Partijen of deze overeenkomst wijziging of (gedeeltelijke) beëindiging behoeft. Artikel 9 wordt hierbij in acht genomen.
3. Kosten ontstaan door besluiten die door de rechter geheel of gedeeltelijk worden vernietigd,



geschorst of anderszins buitenwerking worden gesteld, komen ten laste van het Taakstellend Budget.

4. Partijen sluiten voor de start van de realisatie een uitvoeringsovereenkomst, waarin in ieder geval afspraken zullen worden neergelegd over eventuele overdrachten van vestiging en eigendom, risicodeling, projectorganisatie, beheer, fiscaliteit, governance en het vestigen van opstalrechten ten behoeve van het Project.
5. Partijen spannen zich in om gedurende de realisatie van het Project de veiligheid van de transferfuncties van de MKS en de bereikbaarheid en kwaliteit van de MKS te borgen.
6. Schiphol, het Rijk, ProRail en NS treden tijdig met elkaar in overleg om te komen tot nadere afspraken over Schiphol Plaza. De navolgende onderwerpen zijn onderdeel van de te maken afspraken: beheer en onderhoud, vergoedingen, veiligheid, regie bij incidenten en ontvluchten, de onderlinge rolverdeling, (bagage)karrenregulatie, als ook vervanging dan wel aanpassing van de huidige exploitatieovereenkomst tussen N.V. Luchthaven Schiphol en NS Stations d.d. 2 juli 1996 en de allonge daarop van 28 mei 2015. Partijen streven ernaar op het moment van oplevering van het Project de afspraken te hebben gemaakt.

Artikel 12 Projectorganisatie

1. De projectorganisatie wordt vormgegeven overeenkomstig het 'plan van aanpak planuitwerkingsfase'.
2. De governance, zoals mandaat Projectmanager, werkwijze Stuurgroep en verantwoordingswijze wordt door Partijen vastgesteld in de Stuurgroep van de Planuitwerkingsfase.
3. Indien Partijen op grond van deze overeenkomst tot overeenstemming moeten komen, hebben Partijen die geen Financierende Partij zijn bij deze overeenkomst, binnen genoemde governancestructuur slechts een adviserende rol.

Artikel 13 Opdrachtgeverschap en samenwerkingsstructuur voor planuitwerkingsfase en realisatie

1. In de planuitwerkingsfase werken Partijen samen aan de planuitwerking van de maatregelen opgenomen in **bijlage 1**.
2. Het Rijk is opdrachtgever voor de maatregelen als bedoeld in **bijlage 1** betreffende het spoordomein, daaronder begrepen de maatregelen als bedoeld in artikel 6, eerste lid, sub a evenwel met uitzondering van de maatregelen als bedoeld in artikel 6 eerste lid, sub b. ProRail zal de hiervoor bedoelde maatregelen uitvoeren. Het Rijk is primair verantwoordelijk voor de aansturing van ProRail gedurende de Planuitwerkingsfase en realisatiefase.
3. Schiphol is opdrachtgever voor de overige maatregelen als bedoeld in **bijlage 1**.
4. Schiphol en ProRail zijn verantwoordelijk voor de benodigde vergunningen voor de bouwwerkzaamheden alsmede het omgevingsmanagement gedurende het hele Project.
5. Schiphol en ProRail sluiten een samenwerkingsovereenkomst waarin afspraken worden neergelegd over onder meer de Planuitwerkingsfase.
6. Schiphol is verantwoordelijk om het plangebied vrij te maken van operationele functies dusdanig dat de Planning van het Project kan worden gehandhaafd. Extra kosten voor het Project die direct het gevolg zijn van het niet tijdig vrijmaken van operationele functies, zijn voor Schiphol.
7. De overgang van Planuitwerkingsfase naar realisatiefase wordt gemarkeerd met een Projectbeslissing volgens het MIRT Spelregelkader.

Artikel 14 Voorrang

1. De bijlagen respectievelijk annexen maken integraal onderdeel uit van deze overeenkomst mits gedateerd en geparafeerd respectievelijk ondertekend door Partijen.
2. Indien een bijlage wordt gewijzigd, dan gaat de bijlage met een latere datum voor de bijlage met een eerdere datum.
3. Bij strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage of annex en deze overeenkomst, prevaleert deze



overeenkomst. Indien Partijen de strijdigheid expliciet hebben benoemd in de bijlage respectievelijk annex dan prevaleert de bijlage respectievelijk annex boven deze overeenkomst.

Artikel 15 Geschillen

1. Er is sprake van een geschil indien een van de Partijen daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partijen.
2. Partijen treden binnen twintig werkdagen na een zodanige melding met elkaar in overleg om te bezien of in der minne een oplossing van het geschil kan worden gevonden.
3. Indien Partijen geen overeenstemming hebben bereikt over een minnelijke oplossing van hun geschil, zullen zij overleggen of het geschil kan worden beslecht door middel van mediation.
4. Als het voorgaande niet tot een door alle Partijen gedragen oplossing leidt, staat het elk van de Partijen vrij het geschil voor te leggen aan de bevoegde rechter te Den Haag.

Artikel 16 Inwerkingtreding en looptijd

1. Deze overeenkomst treedt in werking na de laatste ondertekening en eindigt in ieder geval op het moment dat het Project gerealiseerd is en Partijen hun rechten en plichten zijn nagekomen.
2. Eerdere beëindiging van deze overeenkomst vindt slechts plaats met instemming van elk van de Partijen.
3. Bij een eventuele tussentijdse beëindiging van deze overeenkomst zullen Partijen hun bijdrage terugontvangen. Dit na aftrek van het aandeel naar rato, op basis van het aandeel per Partij in het Projectbudget, van de reeds gemaakte kosten en niet meer te vermijden kosten.
4. Rechtsgevolgen die voortvloeien uit deze overeenkomst en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan na beëindiging van deze overeenkomst, worden afgehandeld overeenkomstig de intentie van deze overeenkomst.

Artikel 17 Publicatie in de Staatscourant

Binnen tien werkdagen na ondertekening van deze overeenkomst of van wijzigingen daarop, wordt de tekst daarvan gepubliceerd in de Staatscourant.

Deze Bestuursovereenkomst is in zesvoud opgesteld en ondertekend op 20 november 2019.

*Het Rijk,
namens deze,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*

*Schiphol,
namens deze,
D.A. Benschop
en
B.I. Otto*

*de Vervoerregio,
namens deze,
M. Ruigrok*

*NS,
namens deze,
R. van Boxtel*

*Haarlemmermeer,
namens deze,
M. Schuurmans*

*ProRail,
namens deze,
J. Voppen*

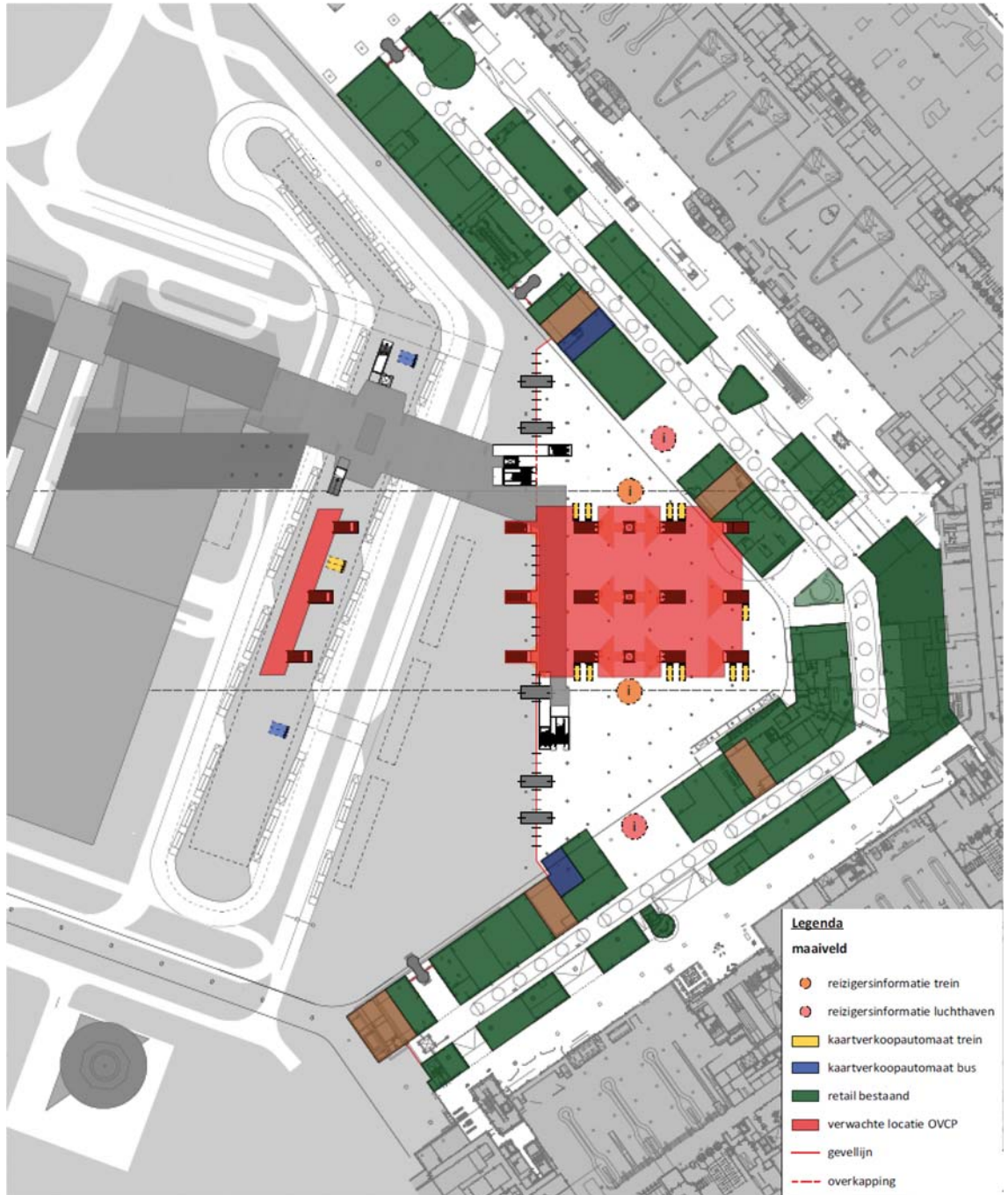


BIJLAGE 1

Beschrijving Project

Het Project bestaat uit de volgende maatregelen:

- 1) aanleg eilandbusperron met 20 haltes, inclusief overkapping perron en aansluiting op weginfrastructuur (tijdelijke situatie met 15 haltes),
- 2) verleggen dienstenbaan langs Sheraton,
- 3) het daartoe aanpassen van K&L en weginfra en het verplaatsen/aanpassen van reclamedragers,
- 4) aanleg rijwielstalling 500 plaatsen in etagerekken,
- 5) herinrichten A-baan ten behoeve van taxi- en P3-bus-opstelplaatsen. In het plangebied komt één P3-halteerlocatie voor drie P3-bussen met een lengte van 25 meter.
- 6) verwijderen c.q. aanpassen van bestaande luifels,
- 7) opschonen Jan Dellaertplein (inrichtingselementen, beveiligingselementen, kunstwerk, droogloop),
- 8) opschonen Plaza, verwijderen commercie, reclame en sanitair (inclusief K&L) binnen scopecontour. De huidige capaciteit sanitair (circa 250 m²) blijft gehandhaafd.
- 9) aanpassen configuratie stijgpunten Trein (vervangen hellingbanen door vaste trappen, en roltrap/trap combinaties door dubbele roltrappen).
- 10) aanbrengen brandcompartimentering tussen Plaza en spoortunnel (op perronniveau),
- 11) vervangen kapjes boven stijgpunten door transparante balustrades en informatiedragers in Plaza, nieuwe overkapping voor de drie buiten-stijgpunten (1, 5 en 9),
- 12) toevoegen 3 nieuwe stijgpunten tussen busperron en treinperrons (overkapt door buskap), inclusief brandcompartimentering op perronniveau. Inrichten ontvangstdomein trein (met digitale en statische reisinformatie trein en kaartautomaten trein).
- 13) plaatsen OVCP en mogelijk als fasering het tijdelijk (her)plaatsen CiCo's treinstation
- 14) verplaatsen vluchtinformatiescherm, inpassing treininformatieborden en ontmoetingsplek (bijvoorbeeld lichtwolk), handhaven locatie tickets en services NS-balies die recent zijn uitgebreid. En waar mogelijk handhaven van kaartautomaten OV, die zijn verplaatst.
- 15) aanpassen stijgpunten vanuit Plaza naar WTC-traverse (dubbele rolbaan, 2 roltrappen, vaste trap, 1 lift), inclusief aanpassing constructie Plaza-kap,
- 16) inpassen 500m² entresol op kolommen, met hoge transparante balustrade en stijgpunten (dubbele rolbaan, 2 roltrappen, vaste trap),
- 17) toevoegen stijgpunten vanaf busperron naar WTC-traverse (dubbele roltrap, lift, vaste trap),
- 18) herstel van maaiveldafwerkingen en afwerkingen Plaza conform bestaand,
- 19) vervangen onderzijde gevel Plaza, herstel gevel ter plaatse van verwijderde sanitair en commercie, inpassen nieuwe toegangen Plaza en vluchtdeuren,
- 20) aanpassen bewegwijzering in Plaza,
- 21) aanpassen reisinformatie en installatieruimten op de treinperrons en uitvoeren kleine maatregelen voor verbeteren ruimte en overzicht op treinperrons.
- 22) inregelen bestaande en nieuwe installaties.





BIJLAGE 2

Kostenraming Project

Projectkosten MKS	Bedrag in € mln (incl btw)	Kostenverdeling		
		Rijk	Schiphol	Vervoerregio
Projectonderdelen tbv busfunctie				
Verhardingen	7,7	0%	0%	100%
Overige Busstation (incl overkapping ex. toeslag)	20,6	0%	0%	100%
Toeslag ivm Blast-resistancy kap	5,8	0%	0%	100%
K&L	15,9	0%	0%	100%
Projectonderdelen tbv treinfunctie				
Aanpassingen bestaande stijgpunten	21,5	100%	0%	0%
Installaties (op de perrons) + perron outillage	3,4	100%	0%	0%
Brandbeveiliging opgangen project (stijgpunten 1/4/5/8/9/12/13/14/15)	4,7	100%	0%	0%
Reisdomein Busstation (kaartautomaten trein)	0,7	100%	0%	0%
Reisdomein Plaza (kaartautomaten/CiCo's verplaatsen)	0,8	100%	0%	0%
Kosten realisatie OVCP	16,7	100%	0%	0%
Aanpassingen commercie in Plaza binnen treindomein	1,2	100%	0%	0%
Projectonderdelen tbv luchthavenfunctie				
Plein, wegen, buitenruimte	8,3	0%	100%	0%
Overige (aanpassing kunstwerk/waterbuffer en media)	0,3	0%	100%	0%
Projectonderdelen tbv bus- en treinfunctie				
Nieuwe stijgpunten	5,5	50%	0%	50%
Projectonderdelen tbv bus- en luchthavenfunctie				
Stijgpunt Busperron naar WTC passage	11,0	0%	50%	50%
Aanpassingen commercie in Traverse	5,7	0%	50%	50%
Fietsenstalling	1,0	0%	50%	50%
Uit te plaatsen functies (JD plein)	9,7	0%	50%	50%
Projectonderdelen tbv trein- en luchthavenfunctie				
Bestaande stijgpunten WTC-Passage slopen	1,6	50%	50%	0%
Stijgpunten Plaza / WTC	15,6	50%	50%	0%
Entresol met stijgpunten	17,9	50%	50%	0%
Plazagebouw (gevel incl toegang/Muchtdeuren en inrichting Plaza)	9,9	50%	50%	0%
Toeslag ivm Blast-resistancy gevel	3,1	50%	50%	0%
Toeslag ivm Blast-resistancy opgangen (stijgpunten 1/5/9)	0,5	50%	50%	0%
Brandbeveiliging opgangen autonoom (stijgpunten 2/3/6/7/10/11 + 3 liften)	3,2	50%	50%	0%
Aanpassingen commercie in Plaza buiten treindomein	36,8	50%	50%	0%
Projectonderdelen tbv bus, trein- en luchthavenfunctie				
Retail, commercie e.d. (sloop)	4,8	33%	33%	33%
Compensatie vanwege overlast	1,2	33%	33%	33%
Schadeclaims buiten Plaza	2,4	33%	33%	33%
Totaal te financieren:	237,3			



BIJLAGE 3 SPECIFICATIES OVCP

OVCP is gespecificeerd volgens de op 1 augustus 2019 door mevrouw I. Winkenius (NS) per e-mail aan de heer E. van der Meer (projectleider MIRT Verkenning Multimodale Knoop Schiphol namens Partijen) aangeleverde specificaties, bestaande uit:

1. Programma van Eisen Stationsinrichting OVCP 2.0
2. Legenda OVCP 2010
3. Begrippenlijst OVCP
4. Het stationsconcept 17-12-2009
5. Rapport veiligheidsconcept BTSv3
6. Geleidelijnen rln00179-v003
7. Reisconcept OVchipkaart _Stationsinrichting definitief
8. Gate cabinet specification
9. Details about the modular concept of EW for high and low gatestationsBarriërs 28-01-2009
10. Doorvalbeveiliging 45° tekening
11. Doorvalbeveiliging maattekeningen
12. Positionering NK n.a.v. review 20110208
13. Randvoorwaarden en eisen plaatsen zuilen v1.1
14. Montagehandleiding plaatsing camera's EOY_v4
15. NS-BRV-T02-1-2009113
16. Specificaties-kva
17. Richtlijnen dataruimte versie 1.0 definitief
18. Beschikbare kabelbaancapaciteit v0_4
19. Taakomschrijving ontwerpende partij versie 1.0 definitief
20. Uitgangspunten en richtlijnen ICT installatie versie 1.0 definitief
21. Uitgangspunten WAN versie 1.0 definitief
22. Uitgangspunten indeling dataverdeler versie 1.0 definitief
23. Uitgangspunten kaartverkoopautomaten versie 1.0 definitief
24. Uitgangspunten AI zuil versie 1.0 definitief
25. Uitgangspunten toegangspoortjes versie 1.0 definitief
26. Richtlijnen Revisie documenten versie 1.0 definitief
27. Voortgangsrapportage ICT projectleider versie 1.0 definitief
28. Locatierapport versie 1.0 definitief
29. Opleverstaat versie 1.0 definitief
30. Handboek functionele camera-eisen
31. Bijlagen-schutbladen
32. Reviewformulieren compleet PvE2010

De bovenstaande specificaties zijn in digitale vorm bij het Rijk en NS opvraagbaar met de volgende referenties:

- Bestandsnaam: *20190731 NSR PVE tbv OVCP Schiphol Airport.zip*
- Digitale handtekening (SHA256 checksum):
226309CC993DFD7B10A118B77402D0548547453E007B2B76F221671D0D60B5E8