



Bestuursovereenkomst over de samenwerking in het kader van de planstudiefase van project Guisweg

Nr. [...]

De ondergetekenden:

1. Vervoerregio Amsterdam

gevestigd te Amsterdam, vertegenwoordigd door G. Slegers, portefeuillehouder Dagelijks Bestuur, hierna te noemen 'Vervoerregio';

en

2. Gemeente Zaanstad

gevestigd te Zaandam, vertegenwoordigd door G. Slegers, wethouder, hierna te noemen 'Gemeente';

en

3. Provincie Noord-Holland

gevestigd te Haarlem, vertegenwoordigd door C.J. Loggen, gedeputeerde, hierna te noemen 'Provincie';

en

4. de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gezeteld te 's-Gravenhage, namens deze drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga, hierna te noemen 'Rijk';

en

5. ProRail B.V.

Gevestigd te Utrecht, vertegenwoordigd door Kees Rutten, regiodirecteur, hierna te noemen 'ProRail';

Hierna te noemen: 'Partij' of 'Partijen';

Overwegende dat:

- Partijen de intentie hebben de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving van Zaanstad en de regio te verbeteren door aanpassingen aan het gebied Guisweg;
- Partijen in de periode van maart 2018 – maart 2019 een integrale verkenning hebben uitgevoerd naar een oplossing voor verschillende problemen en om invulling te geven aan verschillende kansen die er spelen in het gebied rondom de kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg;
- Deze verkenning heeft geleid tot de Startnotitie waarmee het Bestuurlijk Overleg op 18 oktober 2019 heeft ingestemd;
- In de Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn (BOK CAH) Partijen met partners in de regio afspraken hebben gemaakt over een Multimodaal Mobiliteitspakket voor de regio;
- De aanpak van zowel de kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg als de A8-aansluitingen onderdeel uitmaakt van dit Multimodale mobiliteitspakket;
- In de Bestuursovereenkomst CAH de financiële kaders zijn vastgelegd voor het project Guisweg;
- In artikel 10 van de BOK CAH is bepaald dat voor het project Guisweg voor de regionale planstudie een bestuurlijke overeenkomst zal worden gesloten en voor de planuitwerkings- en realisatiefase een uitvoeringsovereenkomst;
- Partijen in de Verkenning Guisweg hebben geconcludeerd dat de oplossingsrichting waarbij het spoor op maaiveld blijft liggen de enige oplossingsrichting is die financieel haalbaar is en voldoende oplossend vermogen biedt ten aanzien van de geschetste doelstelling;



- Dat binnen deze oplossingsrichting nog varianten en optimalisaties mogelijk zijn;
- Het voor de infrastructurele maatregelen belangrijk is dat de voortgang daarvan aansluit bij de termijnen die gehanteerd worden voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Alkmaar – Amsterdam;
- Partijen concluderen dat voor de Gebiedsontwikkeling een apart proces wordt ingericht;
- Partijen, passend binnen hun wettelijke taken en bevoegdheden, samen willen werken om de besluitvorming over de uiteindelijke aanpak voor de benodigde infrastructurele maatregelen optimaal te laten verlopen;
- Partijen het wenselijk achten afspraken vast te leggen over de genoemde aspecten van de regionale planstudiefase en de samenwerking gedurende deze fase;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze overeenkomst wordt het volgende verstaan onder:

- Bestuurlijk overleg: het door de Vervoerregio te organiseren besluitvormende en sturende overleg over het Project, als bedoeld in artikel 9.
- Bijdragende Partijen: Vervoerregio, gemeente, Provincie en Rijk
BOK CAH: Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam -Hoorn, d.d. 20 november 2019.
- Gebiedsontwikkeling: de voorgenomen ontwikkeling van woningbouw in het gebied direct ten westen van station Zaadijk Zaanse Schans, welke in een apart traject wordt voorbereid door de gemeente Zaanstad;
- Kernteam: de uitvoerende en voorbereidende ambtelijke projectorganisatie zoals omschreven in artikel 9 van deze Overeenkomst.
- Oplossingsrichting: oplossingsrichting 4 zoals opgenomen in de Startnotitie: de in de verkenning Guisweg geselecteerde kansrijke oplossingsrichting 4, waarin de volgende maatregelen zijn opgenomen om de projectdoelen te realiseren: (1) de realisatie van een onderdoorgang onder het spoor voor autoverkeer, fietsers en voetgangers ter vervanging van de bestaande spoorwegovergang Guisweg, (2) het volledig maken van A8-aansluiting 3 en een voorstel opstellen voor het optimaliseren van A8-aansluiting 2 en (3) het verbeteren van de toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit van station Zaadijk Zaanse Schans.
- Project Guisweg de maatregelen om de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer te verbeteren op en rondom de kruising van de Guisweg in Zaadijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg
- Planstudiefase de planstudie is fase in de regionale projectfasering, die wordt afgerond met het vaststellen van een voorkeursalternatief en een overeenkomst voor de volgende fase, de planuitwerkingsfase. De planstudiefase is sterk vergelijkbaar met de tweede fase van de MIRT-verkenning, zoals die op rijksniveau wordt gehanteerd en die wordt afgerond met de zogenaamde zeef 2, de voorkeursbeslissing.
- Planuitwerkingsfase de planuitwerking is fase in de regionale projectfasering, waarin de ruimtelijke procedures kunnen worden doorlopen en een opdrachtnemer wordt geselecteerd. De planuitwerkingsfase wordt afgerond met een realisatiebesluit en een overeenkomst voor de volgende fase, de realisatiefase. De planuitwerkingsfase is sterk vergelijkbaar met de MIRT-planuitwerking, zoals die op rijksniveau wordt gehanteerd.
- Realisatiefase de realisatiefase is de fase in de regionale projectfasering, waarin het project wordt uitgevoerd door de geselecteerde opdrachtnemer.
- Startnotitie 'Startnotitie Planstudie Guisweg, versie 18 oktober 2019, definitief.

Artikel 2 Doel overeenkomst planstudiefase

Partijen leggen in deze Overeenkomst afspraken vast over de samenwerking, de onderlinge verdeling van taken en verantwoordelijkheden, de governance en de financiële bijdragen gedurende de Planstudiefase van het Project Guisweg, voor zover passend binnen hun wettelijke taken en bevoegdheden.

Artikel 3 Doelen van Project Guisweg

1. Partijen beogen met Project Guisweg de veiligheid en bereikbaarheid te verbeteren voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zaadijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg.
2. Daarnaast stellen Partijen zich het volgende doel:
 - a. Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising van de Guisweg in Zaadijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg, waarbij onder meer



- wordt gekeken naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking en sociale veiligheid;
- b. Het verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zaandijk Zaans Schans en de directe omgeving daarvan;
 - c. Het verbeteren van de A8-aansluiting 2 en het vervolmaken van aansluiting 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel, en tevens het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8-aansluitingen, waarbij onder meer wordt gekeken naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Artikel 4 Doel Planstudiefase Guisweg

Partijen beogen met de Planstudiefase bij te dragen aan de integrale bestuurlijke afweging om te komen tot een gedragen voorkeursalternatief voor infrastructurele maatregelen om de doelen van het Project Guisweg te realiseren.

Artikel 5 Uitgangspunten Planstudiefase

1. De uitgangspunten voor de Planstudiefase zijn de BOK CAH (bestuurlijk en financieel kader) en de Startnotitie (inhoudelijk).
2. In de Planstudiefase worden de volgende producten opgeleverd (producten):
 - a. Ontwerputwerkingen en kostenramingen op niveau voorlopig ontwerp
 - b. Milieu Effect Rapport
 - c. Kosten / Baten Analyse
 - d. Economische effectrapportage
 - e. Grondverwervingsplan
 - f. Marktbenaderingsstrategie / Inkoopplan
 - g. Risicodossier
 - h. Participatiedossier en Social Impact Assessment rapport
 - i. Beheer en onderhoud uitgangspunten op strategisch niveau
 - j. Plan van aanpak planuitwerkingsfase, waaronder de optimale verdeling van verantwoordelijkheid, kosten en risico's tussen Partijen in de planuitwerkings- en realisatiefase
 - k. Eindrapportage
 - l. Bestuursovereenkomst planuitwerkingsfase
3. In ieder geval wordt onderzocht (aspecten):
 - a. Verkeer en verkeerseffecten: verkeersveiligheid, bereikbaarheid
 - b. (Milieu-) effect
 - c. Ontwerp: verkeer, openbare ruimte, ruimtelijke kwaliteit, sociale veiligheid en toegankelijkheid
 - d. Kabels en leidingen
 - e. Explosieven
 - f. Grondeigendommen/verwerving
 - g. Planschadeanalyse
 - h. Kostenraming
 - i. Kosten baten analyse
 - j. Economische effectanalyse
4. Partijen onderzoeken in het kader van de Planstudiefase in ieder geval (inhoudelijk):
 - a. De aanleg van een nieuw wegtracé: een ongelijkvloerse veilige spoorwegkruising van spoor en provinciale weg voor autoverkeer;
 - b. De aanleg van langzaam verkeerverbindingen voor fietsers en/of voetgangers onder het spoor en de Provincialeweg;
 - c. Het volledig maken van rijkswegaansluiting 3 (Zaandijk-West) door het toevoegen van een open afrit van en naar het westen;
 - d. Het afsluiten van rijkswegaansluiting 2 (Zaandijk);
 - e. De aanleg van een fietsonderdoorgang ter hoogte van de Guisweg.
5. Bij de uitwerking van de in de lid 3 en 4 genoemde aspecten houden Partijen rekening met de uitgangspunten voor de planuitwerkings- en realisatiefase zoals opgenomen in artikel 11.
6. Indien gedurende de planstudie de verwachting ontstaat dat het Project niet binnen het beschikbare uitvoeringsbudget kan worden gerealiseerd, zullen in de planstudie voorstellen voor een versoering van het Project worden onderzocht.
7. Partijen leggen de bevindingen uit de planstudiefase vast in een eindrapport.



Artikel 6 Rollen en verantwoordelijkheden Planstudiefase

1. de Vervoerregio:
 - Is namens de Partijen initiatiefnemer voor de planstudie
 - Is verantwoordelijk voor de coördinatie en het overleg met Partijen in het Kernteam
 - Levert personele capaciteit in het Kernteam: 10 dagen per week
 - Is aanbestedende dienst voor zover (een deel van) de planstudie niet door de Vervoerregio zelf wordt uitgevoerd
 - Levert een financiële bijdrage
 - Levert kennis en informatie
2. het Rijk, vertegenwoordigd door:
 - a. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 - Levert een financiële bijdrage
 - Levert kennis en informatie
 - b. Rijkswaterstaat
 - Is verantwoordelijk als wegbeheerder van Rijksinfrastructuur
 - Levert kennis en informatie (toetsende rol maar geen personele capaciteit in het Kernteam)
3. *de Gemeente*
 - Levert een financiële bijdrage
 - Levert personele capaciteit in het Kernteam: 3 dagen per week
 - Is trekker van het separate proces voor de Gebiedsontwikkeling
 - Is verantwoordelijk als gemeentelijk wegbeheerder
 - Levert kennis en informatie
4. *de Provincie*
 - Levert een financiële bijdrage
 - Levert personele capaciteit in het Kernteam: 1 dag per week
 - Levert kennis en informatie
5. *ProRail*
 - Is verantwoordelijk als beheerder van spoorinfrastructuur
 - Levert personele capaciteit in het Kernteam: 4 dagen per week (gefinancierd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)
 - Levert kennis en informatie
6. Partijen voorzien elkaar over en weer actief en op verzoek van alle informatie die van belang is voor de Planstudiefase.

Artikel 7 Raakvlakken met andere projecten Planstudiefase

In de Planstudiefase dragen Partijen er zorg voor dat wordt afgestemd met andere relevante programma's en projecten:

- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Alkmaar – Amsterdam;
- Verbinding A8 – A9;
- Programma OV-knooppunten – Maak Plaats!;
- Corridorstudie Amsterdam – Hoorn en aanpassing knooppunt Zaandam;
- Regionale woningbouwopgave en MAAK.Zaanstad, inclusief de gebiedsontwikkeling voor het gebied ten westen van station Zaandijk Zaanse Schans;
- Busbrug De Binding; en
- De Coenbrug.

Artikel 8 Planning en tijdschema Planstudiefase

1. Het is de ambitie van de Partijen om uiterlijk in het tweede kwartaal van 2021 de eindrapportage over de planstudie Guisweg gereed te hebben, zodat het voorkeursalternatief uiterlijk in het derde kwartaal van 2021 kan worden vastgesteld.
2. Partijen spannen zich in om de realisatie van het Project Guisweg te laten starten in 2024.
3. Beoogd wordt de infrastructurele maatregelen in 2026 gerealiseerd te hebben, zodat het hoogfrequent spoor op de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam in 2026 kan worden ingevoerd.



Artikel 9 Organisatie en overlegstructuur Planstudiefase

1. Partijen stellen een Kernteam in. Het Kernteam voert de werkzaamheden voor de Planstudiefase uit en stuurt ingenieurs- en onderzoeksbureaus aan. Door verschillende Partijen wordt in het Kernteam personele capaciteit ingebracht conform artikel 6.
2. Partijen stellen een begeleidingsgroep in, waarin Partijen zijn vertegenwoordigd op ambtelijk niveau en waaraan Partijen actief bijdragen door deskundigheid in te brengen en door op belangrijke momenten aanwezig te zijn en mee te denken. In dit overleg wordt de voortgang van de Planstudie besproken, worden inhoudelijke kwesties besproken, wordt besluitvorming voorbereid en wordt advies uitgebracht aan het managementoverleg.
3. Partijen stellen een managementoverleg in, waarin Partijen zijn vertegenwoordigd op managementniveau en waaraan Partijen actief bijdragen door op belangrijke momenten aanwezig te zijn en mee te denken. In dit overleg wordt de voortgang van de Planstudie besproken, wordt besluitvorming voorbereid en wordt advies uitgebracht aan het bestuurlijk overleg.
4. Partijen stellen een Bestuurlijk overleg in, waarin Partijen zijn vertegenwoordigd op bestuurlijk niveau en waaraan Partijen actief bijdragen door op belangrijke momenten aanwezig te zijn en besluiten te nemen. In dit overleg wordt de voortgang van de Planstudiefase besproken, wordt het Kernteam aangestuurd en worden besluiten genomen.
5. Partijen zijn ieder voor zichzelf verantwoordelijk voor de eigen tijdige bestuurlijke besluitvorming.

Artikel 10 Financiën Planstudiefase

1. Partijen dragen elk de kosten van de eigen ambtelijke en bestuurlijke inzet voor de benodigde besluitvorming en het leveren van kennis en informatie.
2. Voor de Planstudiefase hebben de Bijdragende Partijen gezamenlijk een budget van 1.488.000 euro beschikbaar gesteld:
 - a. Het Rijk draagt 496.000 euro inclusief btw bij.
 - b. De Provincie draagt 248.000 exclusief btw bij.
 - c. De Vervoerregio draagt 496.000 exclusief btw bij.
 - d. De gemeente draagt 248.000 exclusief btw bij.
3. Indien de kosten voor de Planstudiefase minder bedragen dan het gezamenlijk beschikbaar gestelde budget, zal het overschot naar rato van de inleg aan de Bijdragende Partijen worden verdeeld.
4. Indien het beschikbare budget voor de Planstudiefase overschreden dreigt te worden, treden de Bijdragende Partijen onmiddellijk in overleg. Uitgangspunt is om zoveel mogelijk de kosten van andere onderdelen te verlagen om overschrijding van het budget te voorkomen. Uitgangspunt bij overschrijding is dat de bijdragen van de Bijdragende Partijen naar rato worden verhoogd.
5. Indien gedurende de Planstudiefase nieuwe onderzoekswensen ontstaan, treden de Bijdragende Partijen in overleg over de financiering daarvan.

Artikel 11 Uitgangspunten planuitwerkings- en realisatiefase

1. Binnen het Project Guisweg heeft tijdige opheffing van de spoorwegovergang Guisweg prioriteit, zodanig dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer conform planning (2026) op het traject Alkmaar – Amsterdam kan worden ingevoerd. Hiertoe is een voorkeursbeslissing Guisweg noodzakelijk bij de publicatie van het Tracébesluit PHS Alkmaar – Amsterdam (2021).
2. Partijen streven er in het kader van het eerste lid van dit artikel naar om:
 - a. De start en afronding van planologische procedures af te stemmen op de noodzakelijke grondverwervings- en onteigeningsprocedures;
 - b. De start en afronding van de aanbestedingsprocedures en de start en afronding van de realisatiewerkzaamheden af te stemmen op de beschikbaarheids- en bereikbaarheidsvoorwaarden van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
3. Bijdragende partijen nemen de inspanningsverplichting op zich om binnen hun organisatie de besluiten te (laten) nemen met betrekking tot de financiële dekking van de kosten van verplichtingen die zijn aangegaan met het ondertekenen van deze Overeenkomst.



4. Het taakstellend budget voor de planuitwerkings- en realisatiefase van het Project Guisweg bedraagt € 130 miljoen en bestaat uit de volgende bijdragen, zoals opgenomen in de MIRT-verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn en de BOK CAH:
 - a. Het Rijk levert een bijdrage van € 40,2 miljoen inclusief btw (prijspeil 2018);
 - b. Het Rijk levert een bijdrage van € 16,0 miljoen inclusief btw (prijspeil 2017);
 - c. De Provincie levert een bijdrage van € 5,0 miljoen exclusief btw voor de ontwikkeling van het Knooppunt Zaadijk Zaanse Schans – dit is een gemaximeerde bijdrage (prijspeil 2018);
 - d. De Vervoerregio levert een bijdrage van € 59,8 miljoen exclusief btw (prijspeil 2018);
 - e. De gemeente levert een bijdrage van € 9,0 miljoen exclusief btw (prijspeil 2018).
5. Genoemde bedragen zullen jaarlijks geïndexeerd worden volgens IBOI, uitgezonderd de bijdrage van de Provincie.
6. Kosten voor beheersing projectrisico's in de planuitwerkings- en realisatiefase maken onderdeel uit van de raming.
7. Maatregelen die vallen buiten de scope van het project Guisweg komen in beginsel voor rekening en risico van de Partij ten behoeve waarvan de betreffende maatregel wordt gerealiseerd.
8. Indien de kosten van een onderdeel van de scope van het project Guisweg hoger uitvallen dan geraamd en daardoor overschrijding van het beschikbare budget dreigt, zullen de Bijdragende Partijen zoveel mogelijk de kosten van andere onderdelen van de scope van het Project Guisweg verlagen om overschrijding van het budget te voorkomen.
9. Indien het beschikbare budget voor de planuitwerkings- en realisatiefase overschreden dreigt te worden, treden de Bijdragende Partijen onmiddellijk in overleg. Verhoging van het budget is slechts mogelijk indien en voor zover de Bijdragende Partijen tot de conclusie komen dat een hoger budget noodzakelijk is en de Bijdragende Partijen overeenstemming bereiken over aanvullende financiering. Uitgangspunt is dat de bijdragen van de Bijdragende Partijen naar rato worden verhoogd.
10. Indien en voor zover de werkelijke kosten van de realisatie van het Project Guisweg lager uitvallen dan het beschikbare budget, wordt het overschot tussen de Bijdragende Partijen verdeeld naar rato van de bijdragen aan het beschikbare budget zoals opgenomen in het vierde lid van dit artikel.

Artikel 12 Duur van de overeenkomst en vervolg

Deze Overeenkomst treedt in werking op de dag na ondertekening door de laatste Partij en eindigt van rechtswege als alle Partijen de bestuurlijke besluitvorming over een voorkeursalternatief hebben afgerond.

Artikel 13 Wijziging, beëindiging en eventuele onverbindendheid

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze Overeenkomst te wijzigen. De Partij die om een wijziging verzoekt stelt de voorzitter van het Bestuurlijk Overleg daarvan in kennis.
2. De voorgestelde wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen. Partijen treden daartoe binnen 6 weken na de datum waarop de wijziging als bedoeld in het eerste lid wordt voorgesteld in overleg. De voorzitter van het Bestuurlijk Overleg coördineert dit overleg.
3. De goedgekeurde wijziging wordt onderdeel van de Overeenkomst en de wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift aan de Overeenkomst gehecht.
4. Indien een of meer bepalingen van deze Overeenkomst onverbindend of onuitvoerbaar blijken te zijn, zullen Partijen in overleg treden teneinde deze Overeenkomst zodanig te wijzigen, dat het geen onverbindende bepalingen meer bevat en dat het doel dat met deze Overeenkomst wordt beoogd zoveel mogelijk wordt bereikt. Het Bestuurlijk Overleg wordt hiervan schriftelijk in kennis gesteld.
5. Indien een of meer bepalingen van deze Overeenkomst nietig zijn of niet rechtsgeldig blijken te zijn, zullen de overige bepalingen van kracht blijven. Partijen zullen over de bepalingen die nietig zijn of niet rechtsgeldig blijken te zijn overleg plegen teneinde een vervangende regeling te treffen, zodat de strekking van deze Overeenkomst behouden blijft.



Artikel 14 Geschillen

1. Deze Overeenkomst is in rechte afdwingbaar.
2. Een geschil is aanwezig indien één der Partijen dat schriftelijk aan de andere Partijen meldt.
3. Partijen treden bij een geschil in overleg met elkaar teneinde te bezien of in der minne een oplossing voor het geschil kan worden gevonden.
4. Indien binnen twee maanden na melding van het geschil zoals bedoeld in lid 2 Partijen geen oplossing voor het geschil hebben gevonden, staat het ieder der Partijen vrij het geschil voor te leggen aan een door Partijen in te stellen adviescommissie dan wel de bevoegde burgerlijke rechter te Amsterdam.

Artikel 15 Publicatie

Binnen tien werkdagen na ondertekening van deze Overeenkomst wordt de zakelijke inhoud daarvan gepubliceerd in de Staatscourant.

Aldus opgemaakt en in vijfvoud ondertekend, 12 december 2019

... ..
Vervoerregio Amsterdam

... ..
Gemeente Zaanstad

... ..
Provincie Noord-Holland

... ..
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

... ..
ProRail B.V.