

**Samenwerkingsprotocol
ProRail – Rijkswaterstaat**

15 december 2011

	Datum:	Voor akkoord:
mevrouw drs. M.W. Gout-Van Sinderen President-Directeur ProRail B.V.	15 december 2011	
mede namens de heer ir. P.M.E. Dirix Directeur Operatie ProRail B.V.		
de heer mr. ing. J.H. Dronkers Directeur-Generaal Rijkswaterstaat	15 december 2011	

Inhoudsopgave

Inhoud

Hoofdstuk 1: Inleiding	3
1.1 Aanleiding voor herziening van het Samenwerkingswerkingsprotocol.....	3
1.2 Karakter en uitgangspunten van het Samenwerkingsprotocol.....	4
1.3 Toepassingsbereik	5
1.4 Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2: Aanleg van Aanrakingswerken	8
2.1 Samenwerking.....	8
2.2 Toepassing van de procesbeschrijving	8
2.3 Toepassing van de (model) Projectovereenkomst	8
2.4 Financiële afwikkeling, het veroorzakersprincipe	8
Hoofdstuk 3: Vergoedingverlening bij Aanrakingswerken.....	11
Hoofdstuk 4: Beheer en Onderhoud van het Aanrakingswerk.....	12
4.1 Het principe van gedeeld beheer en gesplitst onderhoud	12
4.2 Onderhoudsgrenzen bij Aanrakingswerken.....	12
4.3 Het onderscheid tussen Constructief en Dagelijks onderhoud	14
4.4 Toedeling Constructief onderhoud.....	14
4.5 Toedeling Dagelijks onderhoud.....	16
4.6 Paralleligging van Infrastructuur	16
4.7 Toedeling bediening van bruggen.....	17
Hoofdstuk 5: Overige afspraken.....	18
5.1 Inwerkingtreding en duur	18
5.2 Vervallen Samenwerkingsprotocol 2001.....	18
5.3 Overlegstructuur	18
5.4 Wijzigingen en bijlagen.....	18
5.5 Overgangsregeling.....	18
Bijlage I: Procesbeschrijving ten behoeve van de te maken keuzes bij strategische samenwerking in de Aanleg van Aanrakingswerken	19
Bijlage II: Model-projectovereenkomst betreffende de samenwerking bij de aanleg van een gezamenlijk infrastructureel kunstwerk; nr.....(ProRail B.V.) / nr.....(RIJKS WATERSTAAT)	22
Bijlage III: Toelichting op de model-projectovereenkomst betreffende de samenwerking bij de aanleg van een gezamenlijk infrastructureel kunstwerk; nr.....(ProRail B.V.) / nr.....(RIJKS WATERSTAAT)	23

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Aanleiding voor herziening van het Samenwerkingswerkingsprotocol

ProRail B.V. (hierna: ProRail) en Rijkswaterstaat zijn wettelijk beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur respectievelijk de rijks(vaar)weginfrastructuur, welke infrastructuur elkaar dikwijls kruist of raakt. Ter uitvoering van ieders wettelijke taak is het wenselijk dat Partijen precies van elkaar weten wie bij de Aanleg, het Beheer en het Onderhoud van dergelijke kruisende of naastgelegen werken welke taken verricht, en voor wiens rekening dit geschiedt. ProRail is tevens gevolmachtigd (grond)eigenaar van de hoofdspoorweginfrastructuur en de Nederlandse Staat is (grond)eigenaar van de (vaar)wegen, waardoor bij kruisende en rakende infrastructuur ook de grenzen van het eigendom van belang zijn.

In 2001 is tussen Railinfrabeheer (thans ProRail) en Rijkswaterstaat een samenwerkingsprotocol gesloten (hierna: Protocol 2001), waarin afspraken zijn vastgelegd over Aanleg, Beheer en Onderhoud van onderling kruisende infrastructuur (weg, spoorweg, waterweg). Het Protocol 2001 heeft naar behoren gefunctioneerd, maar was om de volgende redenen aan herziening toe.

Ten eerste besteden ProRail en Rijkswaterstaat anno 2011 meer werkzaamheden aan de markt uit dan dat in 2001 het geval was. Steeds vaker wordt gebruik gemaakt van grote integrale contracten (bijv. DBFM en D&C), waarbij meerdere disciplines en werkzaamheden worden gebundeld. De onderlinge afspraken uit 2001 bleken knellend te zijn voor een goede uitvoering van dergelijke complexe aanlegprojecten, maar soms ook voor een sluitende financiering voor kleinere aanlegprojecten. Hierdoor is de laatste jaren bij aanlegprojecten vaak contractueel afgeweken van het Protocol 2001, bijvoorbeeld door de kosten voor het projectmanagement naar werkelijk gemaakte kosten af te rekenen, in plaats van het protocolaire percentage van 3% over de gehele bouwsum.

Ten tweede waren ook andere onderwerpen niet of niet voldoende duidelijk in het Protocol 2001 geregeld, zoals het constructieve onderhoud van kunstwerken met parallel gelegen infrastructuur en de BTW-vergoeding. Daarnaast hebben ook gewijzigde wet- en regelgeving, zoals de spoorwetgeving, de Waterwet en de UAV-GC 2005 ertoe geleid dat tekstuele wijzigingen noodzakelijk werden.

Tot slot is op 24 augustus 2011 tussen ProRail en Rijkswaterstaat een

Samenwerkingsovereenkomst gesloten met als doel om een strategische alliantie tussen ProRail en Rijkswaterstaat aan te gaan, en ter uitwerking daarvan de al bestaande samenwerking te bestendigen dan wel te intensiveren en daar waar mogelijk nieuwe initiatieven te ontplooiën. Een van de aspecten van deze geïntensiveerde samenwerking is een meer geïntegreerde aanpak van aanlegprojecten waarbij zowel spoorwegen als (water)wegen zijn betrokken. Deze geïntegreerde aanpak houdt onder andere in dat ernaar wordt gestreefd dat ProRail en Rijkswaterstaat zoveel mogelijk als één professionele opdrachtgever en aanspreekpunt richting de markt en de omgeving optreden. De uitgangspunten van de Samenwerkingsovereenkomst brengen een nieuwe aanpak van aanlegprojecten bij Aanrakingswerken met zich mee, welke in het Protocol 2001 niet is geregeld.

In 2011 is een gezamenlijke herziening van het Protocol 2001 uitgevoerd. In onderhavig Samenwerkingsprotocol zijn de kaders voor nauwere – strategische – samenwerking uitgewerkt, zijn nieuwe procesafspraken opgenomen en is vastgelegd dat voortaan de werkelijk gemaakte en aantoonbare bouw- en overheadkosten van de ander worden betaald door de Veroorzaker. Passend binnen dit nieuwe raamwerk zullen per project nadere concrete afspraken gemaakt moeten worden op basis van de modelovereenkomst behorend bij en integraal onderdeel uitmakend van het Samenwerkingsprotocol.

1.2 Karakter en uitgangspunten van het Samenwerkingsprotocol

De reden voor bovenvermelde strategische samenwerking is dat ProRail en Rijkswaterstaat beiden onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: Minister) vallen. De activiteiten van beide organisaties worden grotendeels gefinancierd uit het Infrastructuurfonds als onderdeel van de rijksbegroting. Bovendien hebben ProRail en Rijkswaterstaat een vergelijkbare wettelijke bevoegdheid tot het aanleggen en beheeren van infrastructuur. Beide organisaties hebben tevens mandaat van de Minister voor het afgeven van enkele relevante vergunningen bij de Aanleg (ProRail op basis van de spoorwegwetgeving en Rijkswaterstaat op grond van de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken en de Waterwet). Omdat Rijkswaterstaat onderdeel is van de rechtspersoon de Staat der Nederlanden en ProRail een zelfstandige besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid is, kunnen ProRail en Rijkswaterstaat door middel van het sluiten van civielrechtelijke overeenkomsten hun verhouding tot elkaar aanvullend regelen. In zoverre is er geen verschil met de situatie in 2001, waardoor een protocol nog steeds een geschikt instrument is als basis voor dergelijke overeenkomsten.

Dit Samenwerkingsprotocol gaat er, net als zijn voorganger, vanuit dat voor de Aanleg van Aanrakingswerken concrete afspraken per project worden vastgelegd in een overeenkomst waarvoor het Samenwerkingsprotocol een model bevat, een zogenaamde Projectovereenkomst. De meer algemene uitgangspunten ten aanzien van de wijze waarop ProRail en Rijkswaterstaat met elkaar omgaan indien sprake is van aanraking van elkaars infrastructuur zijn opgenomen in het Samenwerkingsprotocol zelf. Het Samenwerkingsprotocol geeft aan hoe wordt omgegaan met financiering van de Aanleg van Aanrakingswerken en geeft heldere kaders voor de keuze voor de uitvoeringswijze van zo'n aanlegproject. Tevens worden regels gegeven voor Beheer en Onderhoud van Aanrakingswerken en komt ook vergunningverlening aan de orde. De afspraken in het Samenwerkingsprotocol hebben een dwingend karakter. Dit brengt met zich mee dat het noodzakelijk is dat ProRail en Rijkswaterstaat intern borgen dat de afspraken uit dit Samenwerkingsprotocol organisatiebreed worden nageleefd.

Onderstaande uitgangspunten, welke eveneens zijn opgenomen in de Samenwerkingsovereenkomst van 24 augustus 2011, zijn leidend voor de interpretatie van dit Samenwerkingsprotocol:

1. Indien de Aanleg van infrastructuur in opdracht van ProRail of Rijkswaterstaat ertoe leidt dat aanpassingen aan elkaars infrastructuur moeten worden gedaan, zal in gezamenlijk overleg bepaald worden hoe deze aanpassingen gerealiseerd worden en het project wordt georganiseerd.
2. Het belang om de risico's bij de voorbereiding en realisatie van een project integraal te beheersen is leidend en prevaleert boven de afzonderlijke belangen van ProRail en Rijkswaterstaat.
3. De wettelijke bevoegdheden en de beheerverantwoordelijkheden van beide organisaties zullen te allen tijde worden geborgd.
4. In geval van complexe integrale projecten of integraal aan te besteden lijninfrastructuur bepalen ProRail en Rijkswaterstaat gezamenlijk dat één van beide organisaties richting marktpartijen als eenduidig opdrachtgever en aanbesteder kan optreden voor de Aanleg van Aanrakingswerken. Dit betekent dat ProRail richting marktpartijen aanbesteder kan zijn voor werkzaamheden aan de wegen en dat Rijkswaterstaat richting marktpartijen aanbesteder kan zijn voor werkzaamheden aan het spoor. Hoe Partijen het werk vervolgens aansturen wordt nader afgesproken en vastgelegd in de Projectovereenkomst op basis van de model-projectovereenkomst uit het Samenwerkingsprotocol.
5. Bij de Aanleg van Aanrakingswerken in projecten waarin ProRail en Rijkswaterstaat beiden een deel van de realisatie op zich nemen, maken zij onderlinge afspraken over het noodzakelijke raakvlakmanagement. Ook bij complexe integrale projecten of integraal aan te besteden lijninfrastructuur kan het voorkomen dat een deel van de werkzaamheden geschikt is om door de andere partij aan te besteden en dus 'los te knippen' uit het integrale project.
6. De wederzijdse expertise wordt benut gedurende het gehele project van voorbereiding tot en met overdracht aan de uiteindelijke beheerder. De wederzijdse belangen worden geborgd door goede afstemming en informatievoorziening.

Daarnaast zijn voor het Samenwerkingsprotocol aanvullende uitgangspunten geformuleerd:

7. De omvang van de beheertaak van ProRail en Rijkswaterstaat ligt vast in wet- en regelgeving, zodat dit niet nader hoeft te worden geregeld. Voor de feitelijke uitvoering en bekostiging van het Onderhoud gelden de bepalingen uit het Samenwerkingsprotocol.
8. Op basis van de Spoorwegwet, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de Waterwet worden door beide Partijen namens de Minister vergunningen verleend voor het maken en hebben van (Aanrakings)werken langs, op, in, bij, onder en over de (spoor/water)wegen die in beheer zijn bij de vergunningverlenende partij.
9. Met de afgifte van dergelijke vergunningen wordt het belang van de betreffende beheerder gediend. De voorschriften en voorwaarden zijn concreet, handhaafbaar en niet-onredelijk bezwarend.
10. Het staat Partijen vrij om aanvullend op de vergunning(en) overeenkomsten te sluiten, hetgeen impliceert dat in de overeenkomst(en) geen zaken geregeld worden die in de vergunning(en) thuishoren en vice versa.
11. De veroorzakende partij vergoedt de werkzaamheden van de andere organisatie op basis van werkelijk gemaakte en aantoonbare kosten.
12. Voorafgaand aan de werkzaamheden leggen Partijen in een Projectovereenkomst vast wat de geraamde kosten zijn en hoe deze kosten beheerst worden. Ter bekrachtiging van elkaars belangen maken ProRail en Rijkswaterstaat zonnodig afspraken over risicodeling en de daarmee gemoeide kosten.

1.3 Toepassingsbereik

Dit Samenwerkingsprotocol is alleen van toepassing op de samenwerking tussen ProRail en Rijkswaterstaat bij de Aanleg, het Beheer en het Onderhoud van Aanrakingswerken. Dit betekent dat dit Samenwerkingsprotocol (inclusief de hierin opgenomen model-projectovereenkomst) niet één op één kan worden toegepast in aanrakingsituaties tussen ProRail en derden of tussen Rijkswaterstaat en derden. De inhoud van dit Samenwerkingsprotocol zal echter ook in die situaties als basis voor nadere afspraken kunnen dienen. ProRail en Rijkswaterstaat werken steeds meer samen met andere overheden bij het realiseren van infrastructuur. Die samenwerking wordt vaak vastgelegd in overeenkomsten. Dit Samenwerkingsprotocol is in die context alleen van toepassing op de samenwerking tussen ProRail en Rijkswaterstaat. In de Projectovereenkomsten is wel ruimte om nadere invulling te geven aan de samenwerking met overige betrokken partijen.

1.4 Leeswijzer

De opzet van dit Samenwerkingsprotocol volgt zo veel mogelijk de volgorde van het proces dat in de praktijk bij de Aanleg van Aanrakingswerken plaatsvindt. In hoofdstuk 2 komt daarom allereerst het aanlegproces aan de orde, waarbij achtereenvolgens wordt ingegaan op het proces om gezamenlijk te komen tot een juiste keuze voor de samenwerkingsvorm en uitvoeringswijze en de vorm en inhoud van de gemaakte afspraken omtrent realisatie en financiering van een Aanrakingswerk.

Daarna wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op vergunningverlening ten behoeve van de Aanleg van Aanrakingswerken en in hoofdstuk 4 op het Beheer en Onderhoud van Aanrakingswerken. Dit Samenwerkingsprotocol wordt afgesloten met enkele slotbepalingen in hoofdstuk 5.

Ten behoeve van de leesbaarheid van dit Samenwerkingsprotocol worden allereerst enkele veel voorkomende en relevante termen gedefinieerd. Daar waar de termen nadere toelichting vereisen, gebeurt dit verderop in dit Samenwerkingsprotocol.

Behoudens voor zover uit de context anders blijkt, zijn de woorden en uitdrukkingen die in dit Samenwerkingsprotocol met een hoofdletter zijn geschreven gedefinieerde woorden en uitdrukkingen, die de daaraan hieronder toegekende betekenis hebben:

Aanleg	Uitbreiding en/of wijziging van de capaciteit of functionaliteit van de Infrastructuur alsmede verkeersveiligheid-verhogende en milieubelasting-verminderende maatregelen.
Aanrakingswerken	Werk op initiatief van één partij of beide Partijen waarbij de Infrastructuur van de andere partij fysiek wordt geraakt en waarvoor daarom nadere afspraken over Aanleg, Beheer en Onderhoud nodig zijn.
Beheer	De wettelijke taak tot instandhouding van bestaande infrastructuur, zoals nader geregeld in de Spoorwegwet, Waterwet en Wet beheer rijkswaterstaatswerken.
Constructief onderhoud	Onderhoud noodzakelijk voor het behouden van de constructieve functie van het Aanrakingswerk, inclusief de functionele conservering en inclusief de vervanging ervan.
Dagelijks onderhoud	Al het Onderhoud van het Aanrakingswerk dat niet valt onder Constructief onderhoud.
Minister	De Minister van Infrastructuur en Milieu.
Na-onderhoud	Onderhoud dat direct gerelateerd is aan de Aanleg van het Aanrakingswerk en dat noodzakelijk is in verband met latere verzakkingen van de spoorbaan cq. de weg en/of schouwpaden en in verband met het stabiel laten blijven staan van de hekwerken rond het spoor cq. de (Vaar)weg, ter hoogte van de werkplek voor het Aanrakingswerk.
Onderhoud	Dagelijks en Constructief onderhoud, waaronder mede begrepen conservering, reparaties en herstelwerkzaamheden, toezicht, stroomvoorziening, schoon-, sneeuwvrij- en begaanbaar houden.
Partijen	ProRail en Rijkswaterstaat gezamenlijk.
Projectovereenkomst	Overeenkomst, conform de model-projectovereenkomst behorend bij dit Samenwerkingsprotocol, waarin voor de Aanleg, het Beheer en het Onderhoud van een specifiek Aanrakingswerk afspraken zijn vastgelegd en waarop dit Samenwerkingsprotocol van toepassing is verklaard.

Protocol 2001

Het Samenwerkingsprotocol tussen Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat uit 2001, welke met de ondertekening van dit Samenwerkingsprotocol is komen te vervallen.

Samenwerkingsprotocol

Onderhavig samenwerkingsprotocol.

Samenwerkingsovereenkomst

De op 24 augustus 2011 tussen tussen Rijkswaterstaat en ProRail gesloten overeenkomst inzake uitwerking van de strategische alliantie tussen Rijkswaterstaat en ProRail.

Spw

Spoorwegwet

Strategisch Alliantie Overleg

Het Strategisch Alliantie Overleg, zoals bedoeld in artikel 5 van de Samenwerkingsovereenkomst.

Veroorzaker

De partij die de Aanleg van het Aanrakingswerk initieert.

Wbr

Wet beheer rijkswaterstaatswerken

Wwet

Waterwet

Hoofdstuk 2: Aanleg van Aanrakingswerken

2.1 Samenwerking

Als uitvloeisel van de Samenwerkingsovereenkomst zullen ProRail en Rijkswaterstaat - daar waar Partijen elkaar bij de Aanleg, het Beheer en het Onderhoud van kruisende of naastgelegen infrastructuur "fysiek raken" - toewerken naar een meer intensieve samenwerking. Dit betekent dat ProRail en Rijkswaterstaat (onder meer) op het gebied van planning, omgevingsmanagement en communicatie bij de Aanleg van Aanrakingswerken zoveel mogelijk gezamenlijk op zullen trekken. Er zijn drie pijlers waarop deze verdergaande samenwerking gebaseerd is:

1. Kostenniveau van werken omlaag;
2. Impact op omgeving qua hinder omlaag;
3. Projecten beheerster uitvoeren (minder risico's, planning/doorlooptijden, gebruik juiste deskundigheid en dergelijke).

ProRail en Rijkswaterstaat hechten er grote waarde aan om de Aanleg van Aanrakingswerken zoveel mogelijk samen doch als één opdrachtgever richting de markt uit te voeren. ProRail en Rijkswaterstaat verwachten hiermee de gewenste efficiëntie- en effectiviteitsvoordelen ten gunste van haar 'klanten' te behalen. Het is nadrukkelijk vooralsnog niet de bedoeling om voor dergelijke vergaande samenwerking aparte organisatiestructuren in te richten; op basis van vertrouwen en uit oogpunt van efficiency zal in dergelijke situaties de meest geëigende werkvorm gekozen worden.

2.2 Toepassing van de procesbeschrijving

De uiteindelijke keuze voor een samenwerkingsvorm zal reeds in de voorfase van een project moeten worden gemaakt en zal uiteindelijk resulteren in een Projectovereenkomst waarin de bij de gekozen samenwerkingsvorm behorende afspraken zijn opgenomen. Die afspraken zullen vooral betrekking hebben op de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Partijen en het daarbij voldoende borgen van ieders belangen gedurende alle fasen van het werk. Om in een project tot een goed onderbouwde keuze te komen is in bijlage I bij dit Samenwerkingsprotocol een procesbeschrijving opgenomen die aangeeft welke criteria een rol spelen en tot welk resultaat de afweging van die criteria leidt.

2.3 Toepassing van de (model) Projectovereenkomst

Wanneer op basis voor de hiervoor genoemde procesbeschrijving een keuze is gemaakt voor een samenwerkingsvorm, zullen de daarbij behorende (financiële) afspraken worden vastgelegd in een Projectovereenkomst, waartoe bijlage II een model bevat. In bijlage III is een uitgebreide toelichting op deze model-projectovereenkomst opgenomen, waarbij expliciet aandacht wordt besteed aan de keuzes die binnen de overeenkomst gemaakt moeten worden, afhankelijk van de gekozen samenwerkingsvorm en het type Aanrakingswerk. De regeling betreffende Beheer en Onderhoud van het Aanrakingswerk is terug te vinden in hoofdstuk 4 van het Samenwerkingsprotocol. ProRail en Rijkswaterstaat hanteren uitdrukkelijk als uitgangspunt dat de model-projectovereenkomst daadwerkelijk wordt gebruikt. Voor ieder Aanrakingswerk dient de model-projectovereenkomst dus als standaard, zowel inhoudelijk als qua lay-out. Afwijkingen daarvan worden slechts geaccepteerd indien dit goed beargumenteerd wordt. Toevoegingen op de model-projectovereenkomst kunnen worden vastgelegd, mits deze uiteraard niet strijdig zijn met de inhoud van dit Samenwerkingsprotocol.

2.4 Financiële afwikkeling, het veroorzakersprincipe

Bij de vraag wie de kosten voor de Aanleg van een Aanrakingswerk dient te betalen, geldt het zogenaamde veroorzakersprincipe. Dit houdt in dat de Veroorzaker van het infrastructuurle werk niet alleen de kosten voor de Aanleg van zijn eigen infrastructuur voor zijn rekening neemt maar tevens de kosten voor (de aanpassing van) de infrastructuur van de andere partij (inclusief de kosten van dienstverlening van hemzelf en de door hem ingeschakelde derden). Omdat het veroorzakersprincipe alleen geldt voor de fase van Aanleg en separate afspraken gelden voor de fase van Beheer en Onderhoud, is het van belang te weten welke werkzaamheden onder Aanleg vallen.

De afspraken voor de fase van Aanleg worden opgenomen in de Projectovereenkomsten die gesloten worden onder dit protocol. Voor de fase na Aanleg van het Aanrakingswerk gelden de afspraken over Beheer en Onderhoud zoals opgenomen in hoofdstuk 4 van het

Samenwerkingsprotocol. Daarbij verdient het opmerking dat ook de kosten voor het tijdelijke Onderhoud van een werk tijdens de aanlegfase onder het veroorzakersbeginsel vallen; dit geldt ook voor de kosten van het Na-onderhoud, waarbij wordt uitgegaan van een periode van 3 jaar na ingebruikname van het Aanrakingswerk. De exacte bedragen hiervan worden opgenomen in de Projectovereenkomst.

De uitvoering van het tijdelijk Onderhoud van een werk geschiedt in opdracht van de partij die het Aanrakingswerk realiseert. De uitvoering van het Na-onderhoud geschiedt overigens steeds in opdracht van de wettelijk beheerder. In het onderstaande zal, in het kader van de financiële afspraken tussen Partijen, dan ook ingegaan worden op de afbakening tussen Aanleg en Onderhoud.

Wanneer is er sprake van Aanleg (vervanging/vernieuwing)?

Omrent het begrip "aanleg" kan verwarring ontstaan in die gevallen waarin sprake is van een bestaand Aanrakingswerk dat vernieuwd of vervangen wordt. Vallen de werkzaamheden van vervanging/vernieuwing nu onder Aanleg of onder Onderhoud?

Van Aanleg is sprake indien er uitgaven worden gedaan ten behoeve van uitbreiding en/of wijziging van de capaciteit of functionaliteit van de Infrastructuur alsmede voor het treffen van verkeersveiligheid-verhogende en milieubelasting-verminderende maatregelen. Van Onderhoud is sprake indien het betreft uitgaven die bedoeld zijn om de gebruikswaarde en het kwaliteitsniveau van de Infrastructuur op peil te houden.

Eén op één vervanging van (een deel van) de bestaande (spoor)weg is een zaak van de beheerder en valt buiten het toepassingsbereik van dit protocol. Worden verouderde delen vervangen door vernieuwde, dan is de afschrijving van belang. Is het desbetreffende onderdeel al afgeschreven, dan zijn de kosten geheel voor de beheerder. Moet worden vervangen in het kader van "gevolgwerk", terwijl het onderdeel nog niet is afgeschreven, dan geldt het uitgangspunt "nieuw voor oud". Alleen de meerkosten moeten door de Veroorzaker worden vergoed. Vervanging kan een klein onderdeel betreffen, ook het herleggen van een stuk spoorbaan. Vervanging kan dus ook vernieuwing inhouden, maar blijft Onderhoud en geen Aanleg. Om die reden heeft hiervoor dus geen aanvullende overeenkomst ten opzichte van dit Samenwerkingsprotocol te worden afgesloten.

Uit het bovenstaande blijkt dat de vervanging/vernieuwing van een Aanrakingswerk (of onderdelen daarvan) moet worden beschouwd als Onderhoud tenzij hiermee tevens de capaciteit of functionaliteit van de Infrastructuur wordt aangepast. Een verbreding van een bestaande weg van twee naar drie rijstroken is dus Aanleg ook al gebeurt dit in het kader van de (reguliere) vervanging van het Aanrakingswerk. Eén op één vervanging valt aldus onder Onderhoud en is een zaak van de beheerder. Hierbij dient te worden aangekend dat het feit dat het Aanrakingswerk bij de vervanging aan de (technische) eisen van de tijd wordt aangepast geen afbreuk doet aan het feit dat hier toch sprake is van Onderhoud.

"Aanleg" is als volgt gedefinieerd:

Aanleg = uitbreiding en/of wijziging van de capaciteit of functionaliteit van de
Infrastructuur alsmede verkeersveiligheid-verhogende en milieubelasting-
verminderende maatregelen

Wat dient te worden verstaan onder het begrip "state of the art"?

Het begrip "state of the art" is van belang bij de beantwoording van de vraag of een bepaald werk valt onder Aanleg dan wel onder Onderhoud. Zoals hierboven is uiteengezet is er sprake van Aanleg als het een uitbreiding betreft van de capaciteit/functionaliiteit van de Infrastructuur. Hiervan is uiteraard altijd sprake indien er een geheel nieuw werk wordt aangelegd, maar hiervan kan ook sprake zijn indien een bestaand werk wordt vervangen door een nieuw werk met een grotere capaciteit, bijvoorbeeld een wegverbreding van twee naar drie rijstroken of een spoor-verdubbeling. Indien een werk echter wordt vervangen door een werk met dezelfde capaciteit/functionaliiteit, omdat bijvoorbeeld de levensduur van het werk is verstreken dan is er sprake van Onderhoud.

Nu zal het in dit laatste geval nooit zo zijn dat het werk door precies hetzelfde werk wordt vervangen (één op één vervanging) maar zal er vrijwel altijd tevens sprake zijn van een

vervangning door een werk dat voldoet aan de eisen van de tijd, dan wel van gewijzigde wet- en regelgeving. In die gevallen is sprake van vervanging naar "state of the art". De eisen van de tijd kunnen technisch of juridisch van aard of oorsprong zijn. In een geval dat de beheerder technische eisen of wensen aan de nieuwe infrastructuur stelt, valt de vervanging onder de definitie van Constructief onderhoud en dient derhalve bekostigd te worden door de partij die onderhoudsplichtig voor het werk is. In een geval dat gewijzigde wet- en regelgeving eisen aan de nieuwe infrastructuur stelt, spreken we van vervanging die niet onder de definitie van Constructief onderhoud valt en derhalve bekostigd dient te worden door de Veroorzaker.

Als bij Aanleg wordt gekozen voor een life cycle benadering zal de beheerder de extra kosten die dit bij Aanleg met zich meebrengt - en die een besparing in de Beheer- en Onderhoudsfase oplevert - vergoeden. In de Projectovereenkomst dienen hierover nadere afspraken te worden gemaakt.

Wat indien Aanleg en vervanging/vernieuwing samenvalt?

Het kan in de praktijk voorkomen dat een bepaald aanlegproject van de ene partij samenvalt met een bepaald onderhoudsproject (inhoudende de vervanging/vernieuwing van het Aanrakingswerk) van de andere partij. Hoewel het principe geldt, dat de Veroorzaker tevens de kosten draagt voor de (aanpassing van) de infrastructuur van de andere partij, is het in dit geval onredelijk om de Veroorzaker deze extra kosten te laten dragen, aangezien het Aanrakingswerk toch al geprogrammeerd stond om binnen afzienbare tijd (voor rekening van de beheerder) te worden vervangen.

Daarom is ervoor gekozen om uit te gaan van de meerjaren onderhoudsplanning van de beheerder voor wat betreft de vervanging/vernieuwing van het Aanrakingswerk, welke planning als basis heeft gediend voor de in het betreffende jaar geldende subsidiebeschikking van de Minister aan de beheerder. Indien het betreffende werk op deze planning voorkomt, wordt de vervanging/vernieuwing ervan voorzien, en worden de kosten vervanging/vernieuwing geheel betaald door de beheerder. Komt het betreffende werk niet op de meerjaren onderhoudsplanning van de beheerder, dan zal de Veroorzaker alle vervangings- en vernieuwingskosten van de wederpartij voor haar rekening nemen.

Als regel geldt dus:

Indien de vervanging/vernieuwing van de betreffende infrastructuur niet voorkomt op de meerjaren onderhoudsplanning van de andere partij, dient de Veroorzaker alle vervangings-/vernieuwingskosten voor haar rekening te nemen.

Indien de vervanging/vernieuwing van de betreffende infrastructuur wel voorkomt op de meerjaren onderhoudsplanning van de andere partij, dient de beheerder alle vervangings-/vernieuwingskosten van het Aanrakingswerk voor haar rekening te nemen.

Wat als aanleg en functionaliteitsuitbreiding samenvalt?

Ook kan de situatie zich voordoen dat een bepaald aanlegproject van de ene partij samenvalt met een bepaald 'onderhoudsproject' van de andere partij, waarbij die partij ook een functionaliteitsuitbreiding wil realiseren. In die situatie is sprake van twee aanlegwerken, waarvan (het extra deel van) de kosten door Partijen als Veroorzaker zelf betaald worden.

Hoofdstuk 3: Vergunningverlening bij Aanrakingswerken

Ten behoeve van de vergunningverlening op grond van de Spw, Wbr als Wwet spreken Partijen af zich als gemandateerde van de Minister maximaal in te zullen spannen de over en weer benodigde vergunningen tijdig aan elkaar te verstrekken.

Zowel op grond van de Spw, Wbr als Wwet is voor werken die worden uitgevoerd binnen de invloedsfeer van de infrastructuur waarop deze wetten betrekking hebben (spoor of (vaar)weg) een vergunning van de Minister vereist. Dit vereiste betreft niet alleen de Aanleg van het werk maar tevens het hebben, inclusief de instandhouding, ervan. Hieruit vloeit voort dat niet alleen de Veroorzaker een vergunning nodig heeft voor het maken en hebben (inclusief de instandhouding) van het te realiseren Aanrakingswerk, maar dat altijd ook de beheerder van de infrastructuur een vergunning nodig heeft voor de instandhouding van het gerealiseerde Aanrakingswerk.

Uit het specialteltsbeginsel vloeit voort dat elke wet een eigen belangenafwegingskader heeft. De Spw beoogt het belang van de spoorweg en het spoorverkeer te beschermen terwijl de Wbr de bescherming van de belangen van de weg en het wegverkeer en de Wwet de bescherming van het waterstaatswerk en het rivier- en stroombelang op het oog hebben. Dit brengt met zich mee dat Partijen in de uitvoering van de aan hen gemandateerde bevoegdheden op grond de respectievelijke wetten op dit punt weinig zelfstandige beoordelingsruimte hebben. De vergunningen laten geen ruimte voor onderhandelingen en nadere afspraken buiten het wettelijk kader. Wel is het mogelijk om afspraken te maken over de vergunningverlening zelf (termijnen, indiening van stukken, beoordeling of op te nemen voorschriften voldoende concreet en niet onredelijk belastend zullen zijn, enz.) of over de tenaamstelling van de vergunning.

Hoofdstuk 4: Beheer en Onderhoud van het Aanrakingswerk

4.1 Het principe van gedeeld beheer en gesplitst onderhoud

Het begrip "Beheer en Onderhoud" omvat twee dimensies namelijk een juridische en een feitelijke. Met het begrip "Beheer" wordt op grond van wet- en regelgeving de juridische verantwoordelijkheid voor het in stand houden en beheren van een bepaald werk aangeduid, terwijl met het begrip "Onderhoud" een feitelijke zorgplicht/zorgtaak voor een bepaald werk wordt bedoeld. Als zodanig kan het Beheer van een werk nooit worden uitbesteed aan een derde (tenzij het formeel bij wet of KB wordt overgedragen), terwijl dit wel mogelijk is voor het Onderhoud van een werk.

Normaliter is de beheerder van een infrastructureel werk eveneens verantwoordelijk voor het Onderhoud ervan. Bij Aanrakingswerken is op het kruisingsvlak echter sprake van twee beheerders. ProRail is de beheerder van de spoorweg en Rijkswaterstaat is de beheerder van de (water)weg. Als voor een Aanrakingswerk van ProRail en Rijkswaterstaat de beheergrenzen in bovenstaande zin worden getrokken dan zal er altijd sprake zijn van overlapping van beheergebieden¹.

Omdat bij Aanrakingswerken sprake is van een overlapping van het Beheer, dienen er door beide beheerders afspraken gemaakt te worden ten aanzien van de vraag wie het Onderhoud feitelijk uitvoert en ten laste van wie de kosten hiervan komen. Er dienen onderhoudsgrenzen (en dus geen beheergrenzen) te worden vastgelegd.

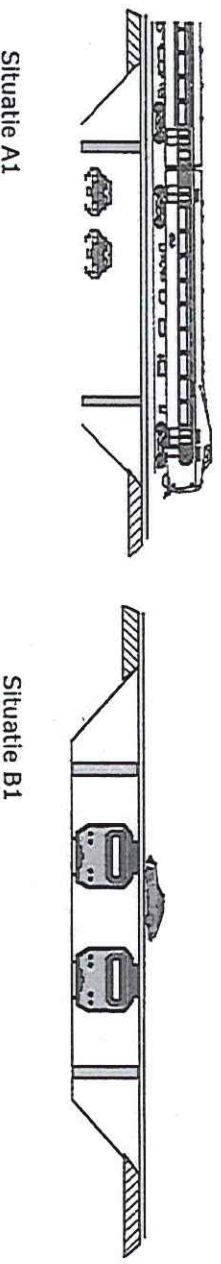
In het onderstaande worden deze afspraken nader uitgewerkt. Daarbij kunnen de volgende aanrakingsituaties worden onderscheiden.

4.2 Onderhoudsgrenzen bij Aanrakingswerken

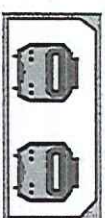
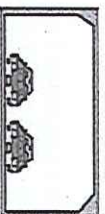
Voor elk (toekomstig) Aanrakingswerk van ProRail en Rijkswaterstaat worden op basis van de beginsituatie zowel voor de realisatiefase als de eindsituatie, nadat een Aanrakingswerk tot stand is gebracht, in gezamenlijkheid de beheergrenzen op tekening vastgesteld. Nu er bij Aanrakingswerken van spoorweg en (water)weg sprake is van een overlapping van het Beheer zijn de navolgende afspraken leidend voor de beantwoording van de vraag wie het Onderhoud feitelijk uitvoert en ten wiens laste de kosten hiervoor komen. Hiertoe dienen voor elk Aanrakingswerk onderhoudsgrenzen te worden vastgelegd (let wel: "onderhoudsgrenzen" en geen "beheergrenzen").

Op basis van deze vastgestelde onderhoudsgrenzen en dit Samenwerkingsprotocol is bekend welke beheerder welk Onderhoud dient te plegen. Dit hoofdstuk bevat de landelijk gemaakte afspraken hieromtrent voor alle denkbare aanrakingsituaties tussen ProRail en Rijkswaterstaat. In het onderstaande zullen deze afspraken nader worden uitgewerkt. Daarbij kunnen de volgende aanrakingsituaties worden onderscheiden (zie fig. 1).

Fig. 1 situaties aanrakingswerken

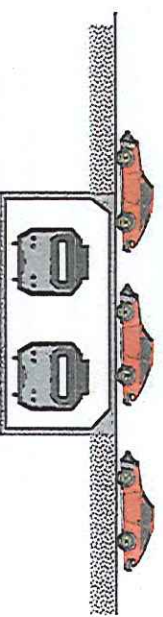
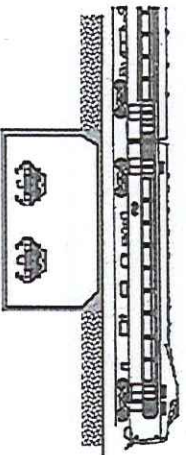


¹ Het vaststellen van beheergrenzen heeft tot gevolg dat bekend is waar de zorgplicht van de beheerder begint en ophoudt. Bijlage I van de EG-verordening 85/12006 is de basis voor de vaststelling welke onderdelen behoren tot respectievelijk spoorweg, landweg en vaarweg. De omvang van het infrastructureel beheer loopt hiermee synchroon.



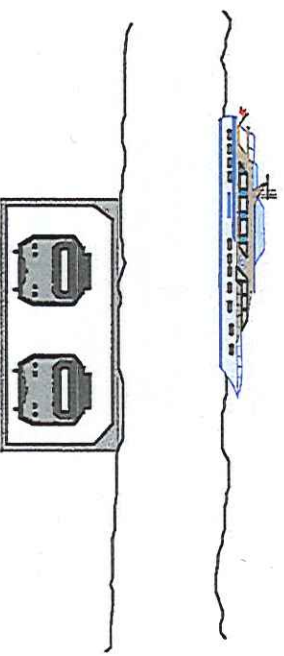
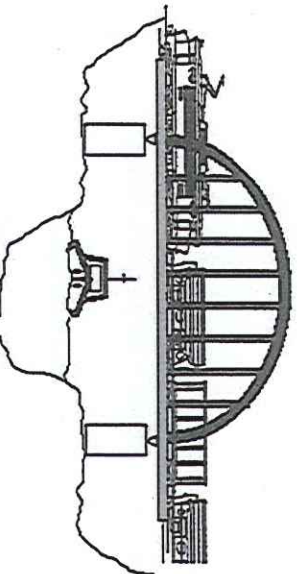
Situatie A2

Situatie B2



Situatie A3

Situatie B3



Situatie A4

Situatie B4

N.B. De gelijkvloerse overwegen zijn hier niet als aanrakings situatie opgenomen aangezien deze situaties in de toekomst niet meer zullen voorkomen.

De concrete grensbepaling voor het Onderhoud laat zich niet vangen in enkele principetekeningen. ProRail en Rijkswaterstaat zullen daartoe – al dan niet met lokale beheerders - uitgaande van bovenvermelde insteek met elkaar de details hiervan moeten vastleggen. Dit kan beschreven worden in beheertekeningen van de objecten.

Voor specifieke Aanrakingswerken kunnen ter uitvoering van of in aanvulling op dit Samenwerkingsprotocol nadere afspraken gemaakt worden, bijvoorbeeld ten aanzien van de uitvoering en bekostiging van het feitelijk Onderhoud. Deze nadere afspraken kunnen de afspraken in het Samenwerkingsprotocol in beginsel niet aantasten.

4.3 Het onderscheid tussen Constructief en Dagelijks onderhoud

Om tot een goede verdeling van de onderhoudstaken te komen dient onderscheid gemaakt te worden tussen Dagelijks onderhoud en Constructief onderhoud. Hoewel de van toepassing zijnde beheerwetten dit onderscheid als zodanig niet kennen, staat niets eraan in de weg om dit onderscheid te maken.

Onder Constructief onderhoud wordt verstaan het onderhoud van de dragende functie (constructie) van het Aanrakingswerk inclusief de functionele conservering en inclusief de vervanging daarvan. Het Dagelijks onderhoud behelst dan al het overige onderhoud.

Onderhoud bestaat dus uit:

- **Constructief onderhoud:**
onderhoud noodzakelijk voor het behouden van de constructieve functie van het Aanrakingswerk, inclusief de functionele conservering en inclusief de vervanging, ervan
- **Dagelijks onderhoud:**
al het Onderhoud van het Aanrakingswerk dat niet onder Constructief onderhoud valt.

4.4 Toedeling Constructief onderhoud

De hoofdregel is dat het Constructief onderhoud voor rekening komt van de beheerder van de bovenliggende Infrastructuur. De enige uitzondering op deze regel zijn de tunnelsituaties waarbij de vrije ruimte tussen het bovendeck van de tunnel en de bovenliggende (spoor)weg meer dan één meter bedraagt (situaties A2, B2 en B4). Hier komt het Constructief onderhoud voor rekening van de beheerder van de onderliggende infrastructuur. De termen onder- en bovenliggend dienen letterlijk, d.w.z. in fysieke zin te worden opgevat.

Dus:

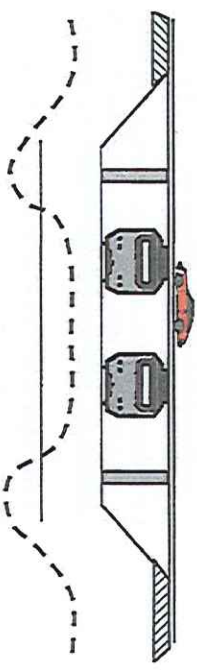
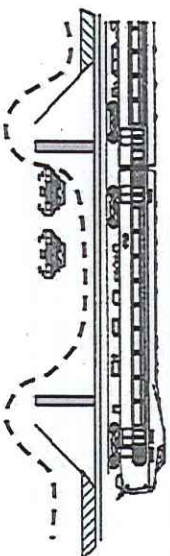
- Constructief onderhoud wordt feitelijk uitgevoerd en bekostigd door de beheerder van de bovenliggende Infrastructuur, tenzij de tunnelsituaties waarbij de vrije ruimte tussen bovenliggende infra en het bovendeck van de tunnel meer dan één meter bedraagt.

Voor de tunnelsituaties waarbij de vrije ruimte tussen het bovendeck van de tunnel en de bovenliggende Infrastructuur minder dan één meter bedraagt (situaties A3 en B3) maakt het geen verschil of sprake is van een semingesloten tunnelbakconstructie of een gesloten tunnelbakconstructie. In beide gevallen is het Constructief onderhoud voor rekening van de beheerder van de bovenliggende Infrastructuur en geldt dus gewoon de hoofdregel.

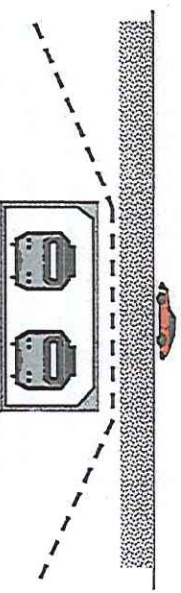
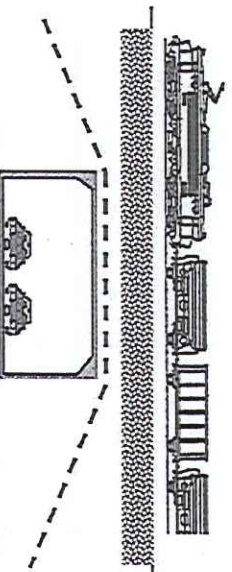
Voor de situaties van naastgelegen (parallelle) infrastructuur geldt het volgende. De beheerder die gelet op het verkeersgebruik dat van het gezamenlijke kunstwerk wordt gemaakt het meeste belang heeft bij het kunstwerk is de beheerder die op grond van dit protocol verantwoordelijk is voor de uitvoering en bekostiging van het Constructief onderhoud. Maastaf voor het meeste verkeersgebruik is de belasting die vanuit de respectievelijke verkeersstromen op de constructie van het gezamenlijke kunstwerk wordt uitgeoefend. In paragraaf 5.6 wordt hierop nader ingegaan.

Indien het bovenstaande t.a.v. het Constructief onderhoud wordt verwerkt in de aanrakingsituaties van figuur 1 dan wordt het beeld als volgt (zie fig. 2 op de volgende pagina).

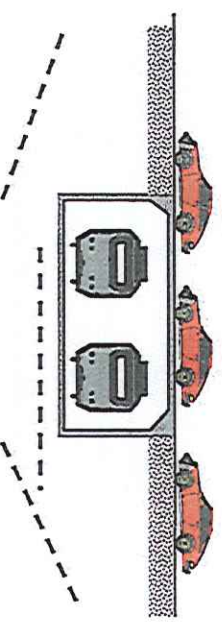
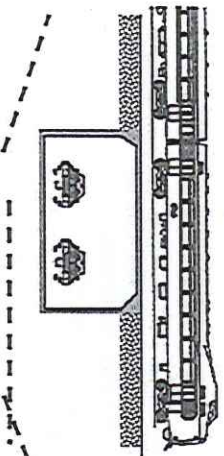
Fig 2, Constructief onderhoud



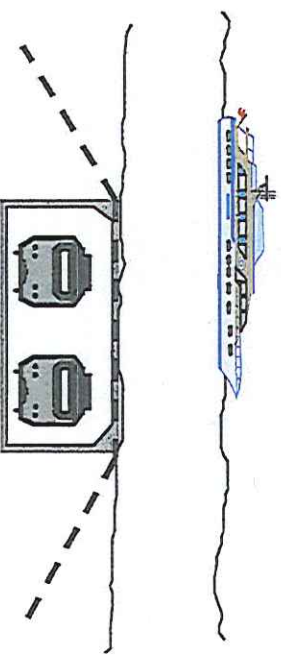
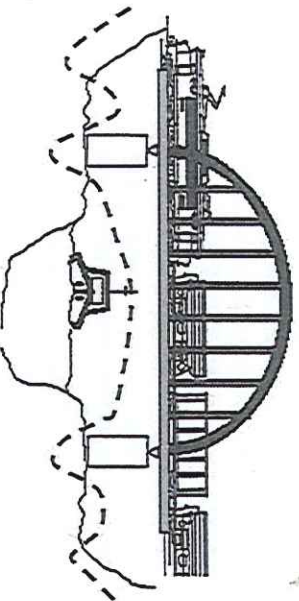
Situatie A1 en B1: Constructief onderhoud bij beheerder bovenliggende Infrastructuur



Situatie A2 en B2: Constructief onderhoud bij beheerder onderliggende Infrastructuur.



Situatie A3 en B3: Constructief onderhoud bij beheerder bovenliggende Infrastructuur ongeacht of er sprake is van een open dan wel een gesloten tunnelbakconstructie.



Situatie A4 : Constructief onderhoud beheerder bovenliggende Infrastructuur.
Situatie B4 : Constructief onderhoud beheerder onderliggende Infrastructuur.

4.5 Toedeling Dagelijks onderhoud

Het Dagelijks onderhoud betreft zoals gezegd al het Onderhoud dat niet constructief van aard is. Te denken valt aan het verwijderen van graffiti, het schoonhouden van taludbestrating en het gangbaar houden van hemelwaterafvoeren enz. Het Dagelijks onderhoud wordt uitgevoerd door en komt voor rekening van de beheerder van de dichtst bij gelegen infrastructuur die vanuit zijn kernactiviteiten daarvoor de meest gerede partij is. Dit betekent bijvoorbeeld dat al het Dagelijks onderhoud onder een viaduct zoals in situatie A1, uitgevoerd wordt door de beheerder van de onderliggende infrastructuur.

Deze regel is echter niet meer dan een uitgangspunt waar in concrete situaties van kan worden afgeweken. Dit zal met name het geval zijn in situaties waarin sprake is van een fysieke afscheiding van beide terreinen, bijvoorbeeld d.m.v. een hek of een sloot. In het laatste geval zal de verdeling van het Dagelijks onderhoud door die fysieke grens bepaald worden.

Dus:

- Het Dagelijks onderhoud wordt uitgevoerd door, en komt voor rekening van de beheerder van de dichtst bij gelegen infrastructuur, een en ander in relatie tot zijn kernactiviteit, tenzij een fysieke grensafscheiding deze verdeling al regelt

4.6 Parallelligging van infrastructuur

Daar waar in het voorgaande in het algemeen wordt uitgegaan van het principe dat de beheerder van de bovenliggende infrastructuur het meeste belang heeft bij het Constructief onderhoud van het gezamenlijke kunstwerk, is dat principe niet toepasbaar in situaties waarbij een onderdeel (bestanddeel) van de ene (spoor/water)weg tevens een onlosmakelijk onderdeel (bestanddeel) uitmaakt van een andere (spoor/water)weg. Er is dan sprake van parallelligging van infrastructuur op één kunstwerk. Eén en hetzelfde onderdeel kan dus wettelijk in beheer zijn bij twee partijen.

Voor beantwoording van de vraag wie in zo'n situatie verantwoordelijk is voor het Constructief Onderhoud, geldt als uitgangspunt het zwaartepuntprincipe, d.w.z. dat de beheerder die het meeste belang heeft bij het kunstwerk op grond van dit protocol verantwoordelijk is voor het feitelijk Constructief onderhoud ervan. Dit kan per Aanakingswerk worden vastgelegd in een Projectovereenkomst.

Voorbeelden van situaties waarin op basis van dit zwaartepuntprincipe contractuele afspraken zijn gemaakt, zijn de Calandbrug en de Botlekbrug. Kunstwerken waarop zowel een spoorweg als een weg liggen. Ter illustratie van hoe het zwaartepuntprincipe gehanteerd kan worden, is in het onderstaande een weergave gegeven van de afspraken die met betrekking tot deze kunstwerken zijn gemaakt en welke overwegingen daarbij een rol speelden. Deze afspraken kunnen als voorbeeld dienen voor andere objecten met gedeeld Beheer en gesplitst Onderhoud.

Calandbrug - zwaartepunt bij spoorweger

Op basis van het zwaartepuntprincipe moet al het Constructief onderhoud aan de Calandbrug door ProRail worden uitgevoerd. Gelet op de specifieke deskundigheid en de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat als wegbeheerder met betrekking tot het onderhouden van de weg over de Calandbrug, wordt het onderhoud voor het op de Calandbrug aangebrachte wegdek door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Geheel in de geest van het Samenwerkingsprotocol vindt voor het door Rijkswaterstaat uit te voeren onderhoud tussen ProRail en Rijkswaterstaat geen onderlinge verrekening plaats. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg over de Calandbrug. De 'weg' wordt horizontaal begrensd door de buitenzijdes van de geleiderail ter weerszijde van de weg; in verticale zin wordt de 'weg' aan de onderzijde begrensd door de onderkant van het wegdek en aan de bovenzijde door het bovengesteelde wegmeubilair.

Voor de bepaling van het zwaartepunt is de zwaarte van de vervoersstroom dat over het kunstwerk gaat maatgevend. Er is vrij gering wegverkeer over de Calandbrug vanwege de ingebruikname van de Calandtunnel en het spoor over de Calandbrug is onderdeel van de Betuweroute zodat evident was dat het zwaartepunt bij spoor ligt.

Botlekbrug – zwaartepunt bij wegverkeer

Bij de Botlekbrug was het moeilijker om het zwaartepunt te bepalen. Zowel spoor- als wegverkeer is op de Botlekbrug gering in omvang zodat de zwaarte van de vervoersstroom alleen geen bepalende factor kon zijn. Omdat echter Rijkswaterstaat initiatiefnemer was van de vervanging van de bestaande Botlekbrug en Rijkswaterstaat de uitvoering van het Constructief onderhoud van de nieuwe Botlekbrug brug voor de periode van 25 jaar na Aanleg daarvan heeft ondergebracht bij de aannemer die de nieuwe Botlekbrug heeft gebouwd, is Rijkswaterstaat in ieder geval gedurende deze periode verantwoordelijk voor het Constructief Onderhoud. Voor daarna moet nog bepaald worden wie verantwoordelijk is hiervoor. Op basis van huidig inzicht ten aanzien van het gebruik van de brug, waarbij het zwaartepunt bij het wegverkeer ligt, mag verwacht worden dat Rijkswaterstaat verantwoordelijk blijft voor het Constructief onderhoud.

Samenvattend: het bepalen van het zwaartepunt bij parallelle ligging van infrastructuur is maatwerk en dient te geschieden aan de hand van de omstandigheden van het geval en in de geest van het Samenwerkingsprotocol. Het Dagelijks onderhoud dient te geschieden door de beheerder wiens protocolaire verantwoordelijkheid het is om de desbetreffende infrastructuur in stand te houden. Het Constructief onderhoud dient te geschieden door de beheerder die het meeste belang heeft bij het kunstwerk en die ook feitelijk het best in staat is om dit Constructief onderhoud uit te voeren. Per Aanrakingswerk worden de afspraken hierover vastgelegd in een Projectovereenkomst.

4.7 Toedeling bediening van bruggen

Indien een Aanrakingswerk een beweegbare brug betreft, hebben zowel ProRail als Rijkswaterstaat een bedieningsplicht. Partijen zullen echter - net als voor de feitelijke uitvoering van het Constructief en Dagelijks onderhoud - voorafgaand aan het moment van projectrealisatie goede afspraken willen maken over de feitelijke bediening van de brug en de kosten daarvoor. Ook daarbij geldt in beginsel het zwaartepuntprincipe, zoals verwoord in paragraaf 4.6. Het is belangrijk de kosten voor bediening voorafgaand aan oplevering van een Aanrakingswerk inzichtelijk, vastgesteld en op grond van dit protocol toebedeeld te hebben. Per Aanrakingswerk worden de afspraken hierover vastgelegd in een Projectovereenkomst.

Voor bestaande Aanrakingswerken zal worden bekeken of uitgaand van het zwaartepuntprincipe het gewenst is of de bediening wordt overgenomen door een andere partij (Rijkswaterstaat, ProRail of de vaarwegbeheerder). In dat geval zal de overdragende partij aan de brugbeheerder een eenmalige afkoopsom vergoeden. Tot het moment dat hierover overeenstemming is bereikt, zal de bediening uitgeoefend worden door de partij die dat nu al doet.

Eventueel kunnen Partijen ervoor kiezen om de kosten van bediening tegen de kosten van Onderhoud (waarover ook afspraken betreffende "dienstverlening" (kunnen) worden gemaakt) worden 'weggestreept'.

Hoofdstuk 5: Overige afspraken

5.1 Inwerkingtreding en duur

Dit Samenwerkingsprotocol treedt in werking op de datum van gezamenlijke ondertekening door beide Partijen en is geldig voor onbepaalde tijd.

5.2 Vervallen Samenwerkingsprotocol 2001

Partijen komen overeen dat met ondertekening van dit protocol het "Samenwerkingsprotocol Railinfrabeheer – Rijkswaterstaat" uit 2001 vervalt en dit "Samenwerkingsprotocol ProRail – Rijkswaterstaat" daarvoor in de plaats treedt. Met de inwerkingtreding als bedoeld in paragraaf 5.1 komt de "Inventarisatie van de vervangingswaarde en de onderhoudskosten van kunstwerken" van 12 december 2000 nadrukkelijk niet te vervallen. Ook de (ten opzichte van het Protocol 2001) nadere overeenkomst inzake de Calandbrug en Velserspoortunnel komt nadrukkelijk niet te vervallen.

5.3 Overlegstructuur

Het correcte gebruik van dit Samenwerkingsprotocol bij de totstandkoming van Projectovereenkomsten wordt bewaakt door en indien nodig bijgestuurd in het Strategisch Alliantie Overleg. Partijen streven er naar dit Samenwerkingsprotocol minimaal eens in de drie jaren te evalueren, en indien noodzakelijk bij te stellen.

5.4 Wijzigingen en bijlagen

Dit Samenwerkingsprotocol kan enkel schriftelijk door Partijen worden gewijzigd en/of aangevuld. De bijlagen bij dit Samenwerkingsprotocol maken daarvan integraal onderdeel uit. Op de Projectovereenkomsten wordt dit Samenwerkingsprotocol expliciet van toepassing verklaard.

5.5 Overgangsregeling

Dit Samenwerkingsprotocol treedt in werking op de datum van gezamenlijke ondertekening als bedoeld onder paragraaf 5.1. Alle geldende overeenkomsten inzake de aanraking van elkaars infrastructuur gesloten tussen ProRail of haar rechtsvoororganger(s) en Rijkswaterstaat blijven op de datum van inwerkingtreding van het Samenwerkingsprotocol gelden. Alle overeenkomsten inzake de aanraking van elkaars infrastructuur gesloten tussen ProRail en Rijkswaterstaat op of na de datum van inwerkingtreding van dit Samenwerkingsprotocol, vallen - met uitzondering van het hieronder bepaalde - onder de werking van dit Samenwerkingsprotocol.

Uitzonderingen zijn slechts mogelijk voor die overeenkomsten of bepalingen uit overeenkomsten die de Aanleg van Aanrakingswerken betreffen en waarin expliciet een afwijking van dit Samenwerkingsprotocol is benoemd en met redenen omkleed. Overeenkomsten (of bepalingen hierin) betreffende het Beheer en Onderhoud vallen niet onder deze uitzonderingsmogelijkheid.

Hoewel voor de Aanleg van enkele Aanrakingswerken reeds op dit Samenwerkingsprotocol is geanticipeerd, treedt dit Samenwerkingsprotocol formeel pas in werking op de datum van ondertekening. Indien ten tijde van inwerkingtreding van dit Samenwerkingsprotocol in een lopend project sprake is van vergoederde onderhandelingen op basis van de model-overeenkomsten uit het Protocol 2001, en het onwenselijk of juridisch onaanvaardbaar is om hierin de kaders en procesafspraken uit dit herziene Samenwerkingsprotocol alsnog te betrekken, zullen de projectmanagers van beide organisaties een schriftelijk verzoek bij de ondertekenaars van dit herziene Samenwerkingsprotocol moeten indienen om hiervan af te mogen wijken. Pas na ontvangst van een toereikend schriftelijk akkoord is sprake van een rechtens aanvaardbare uitzondering op het Samenwerkingsprotocol.

Bijlage 1: Procesbeschrijving ten behoeve van de te maken keuzes bij strategische samenwerking in de Aanleg van Aanrakingswerken

In de Samenwerkingsovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en ProRail d.d. 24 augustus 2011 is een zestel strategische uitgangspunten voor samenwerking benoemd. In paragraaf 1.2 van het Samenwerkingsprotocol en in deze bijlage zijn deze uitgangspunten aangevuld met onderstaande *cursief weergegeven* tekst. Op basis hiervan zijn tevens nadere procesafspraken weergegeven.

Uitgangspunten

1. Indien de *Aanleg* van Infrastructuur in opdracht van ProRail of Rijkswaterstaat ertoe leidt dat aanpassingen aan elkaars Infrastructuur moeten worden gedaan, zal in gezamenlijk overleg bepaald worden hoe deze aanpassingen worden gerealiseerd *en het project wordt georganiseerd*.
 2. Het belang om de risico's bij de voorbereiding en realisatie van een project integraal te beheersen is leidend en prevaleert boven de afzonderlijke belangen van ProRail en Rijkswaterstaat.
 3. De wettelijke bevoegdheden en de beheerverantwoordelijkheden van beide organisaties zullen te allen tijde worden geborgd.
 4. In geval van complexe integrale projecten of integraal aan te besteden lijninfrastructuur bepalen ProRail en Rijkswaterstaat gezamenlijk dat één van beide organisaties richting marktpartijen als eenduidig opdrachtgever *en aanbestede* kan optreden. *Dit betekent dat ProRail richting marktpartijen aanbestede kan zijn voor werkzaamheden aan de wegen en dat Rijkswaterstaat richting marktpartijen aanbestede kan zijn voor werkzaamheden aan het spoor. Hoe Partijen het werk vervolgens aansturen wordt nader afgesproken en vastgelegd in de Projectovereenkomst op basis van de model-projectovereenkomst uit het Samenwerkingsprotocol.*
 5. *Bij de Aanleg van Aanrakingswerken* in projecten waarin ProRail en Rijkswaterstaat beiden een deel van de realisatie op zich nemen, maken zij onderlinge afspraken over het noodzakelijke raakvlakmanagement. *Ook bij complexe integrale projecten of integraal aan te besteden lijninfrastructuur kan het voorkomen dat een deel van de werkzaamheden geschikt is om door de andere partij aan te besteden en dus 'los te knippen' uit het integrale project.*
 6. De wederzijdse expertise wordt benut gedurende het gehele project van voorbereiding tot en met overdracht aan de uiteindelijke beheerder. De wederzijdse belangen worden geborgd door goede afstemming en informatievoorziening.
- Daarnaast zijn voor het Samenwerkingsprotocol aanvullende uitgangspunten geformuleerd:
7. De omvang van de beheertaak van ProRail en Rijkswaterstaat ligt vast in wet- en regelgeving, zodat dit niet nader hoeft te worden geregeld. Voor de feitelijke uitvoering en bekostiging van het Onderhoud gelden de bepalingen uit het Samenwerkingsprotocol.
 8. Op basis van de Spoorwegwet, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de Waterwet worden door beide Partijen namens de Minister vergunningen verleend voor het maken en hebben van (Aanrakings)werken langs, op, in, bij, onder en over de (spoor/water)wegen die in beheer zijn bij de vergunningverlenende partij.
 9. Met de afgifte van dergelijke vergunningen wordt het belang van de betreffende beheerder gediend. De voorschriften en voorwaarden zijn concreet, handhaafbaar en niet-onredelijk bezwarend.

10. Het staat Partijen vrij om aanvullend op de vergunning(en) overeenkomsten te sluiten, hetgeen impliceert dat in de overeenkomst(en) geen zaken geregeld worden die in de vergunning(en) thuishoren en vice versa.
11. De veroorzakende partij vergoedt de werkzaamheden van de andere organisatie op basis van werkelijk gemaakte en aantoonbare kosten.
12. Voorafgaand aan de werkzaamheden leggen Partijen in een Projectovereenkomst vast wat de geraamde kosten zijn en hoe deze kosten beheerst worden. Ter bekrachtiging van elkaars belangen maken ProRail en Rijkswaterstaat zonodig afspraken over risicodeling en de daarmee gemoeide kosten.

Nadere procesafspraken

Van toepassing bij de toedeling opdrachtgeverschap/aanbestedende dienst en inrichting van de projectorganisatie:

1. Aangenomen wordt dat in planstudiefase en bij de totstandkoming van een (Ontwerp) Tracébesluit (OTB/TB) adequate afweging van het tracé en de optredende effecten heeft plaatsgevonden en op dat abstractieniveau de invloed van de Aanleg van het (vaar)wegtracé op de spoorinfrastructuur of de invloed van de Aanleg van het spoortracé op de (vaar)weginfrastructuur is meegenomen. In de planstudiefase dienen ProRail of Rijkswaterstaat als zij een Aanrakingswerk vermoeden elkaar zo snel mogelijk te betrekken bij de ontwerpwerkzaamheden. Partijen dienen elkaars elsen en wensen te benoemen en vast te leggen en elkaar te betrekken bij uitwerking in bijvoorbeeld "Value Engineering"-sessies en variant studies. Hiermee moet geborgd worden dat bij het OTB/TB of afronding van de planstudiefase een maakbare en haalbare variant beschikbaar is vanuit perspectief van beide organisaties en dat duidelijk is hoe voldaan wordt aan beider eisenpakketten. Hierbij hebben andere stakeholders natuurlijk ook een positie, maar voor dit protocol is dit beperkt tot de samenwerking tussen ProRail en Rijkswaterstaat. Het is zeer belangrijk dat Partijen zich verdiepen in elkaars belangen en nauw samenwerken.
2. De projectorganisatie (ProRail of Rijkswaterstaat) die belast is met de uitvoering van het planbesluit of OTB/TB neemt het initiatief voor het opstellen van een concept contracteringsstrategie. Indien Rijkswaterstaat initiatiefnemer is bespreekt de projectorganisatie daarvan de voorgenomen contracteringsstrategie met ProRail (en omgekeerd). De gekozen contracteringsstrategie bepaalt de uiteindelijke aard en omvang van de werkzaamheden die ProRail en Rijkswaterstaat van elkaar verlangen. Daarbij wordt op basis van inhoudelijke argumenten en niet op basis van specifieke organisatieoverwegingen afstemming met elkaar gezocht. De inhoudelijke argumenten worden in een contractstrategie- en afwegingsmatrix benoemd.
3. Op basis van de geïnventariseerde raakvlakken, kansen en risico's wordt door de projectorganisatie per aanrakend of kruisend deel infrastructuur onderbouwd of de projectorganisatie de benodigde werkzaamheden integraal aanbesteedt aan de markt of dat de betreffende beheerder (ProRail of Rijkswaterstaat) zelf deze werkzaamheden separaat aanbesteedt. Uitgaande van een heldere scope en een veilige uitvoering zal deze onderbouwing met name in gaan op de uitvoerbaarheid, overall kosten, planning (incl. kosten consequenties) en de voor infrastructuur gebruikers en omgeving. Het planningsraakvlak en de risico's van de mogelijke uitvoeringsvarianten worden onderbouwd aan de hand van een concrete beschrijving van:
 - a. de benodigde conditionering;
 - b. de contractvoorbereiding en aanbestedingprocedure;
 - c. een maakbare bouwfaserings;
 - d. de benodigde overdrachtsmomenten van informatie of objecten gedurende de aanbestedings-, uitvoerings- en beheerfase;
 - e. het mogelijk optimaliseren van omgevingshinder voor weg, spoor en overige gebruikers;
 - f. de technische risico's en kansen;

- g. de complexiteit van intern en extern stakeholdermanagement;
 - h. overige werken die spelen en waarmee afgestemd moet worden.
- 4. Zowel de projectorganisatie als de beheerder van de betreffende infrastructuur organiseert zelf de interne afstemming en goedkeuring (b.v. Tenderboard) van de contractingsstrategie.
- 5. Indien projectorganisatie en de beheerder geen overeenstemming bereiken over de contractingsstrategie zal in eerste instantie escalatie plaatsvinden naar de directeur Projecten van ProRail en de directeur Projecten van Rijkswaterstaat. Indien dit geen oplossing biedt zal een definitief besluit worden genomen in het Strategisch Alliantie Overleg.
- 6. Los van de contractingsstrategie zal, in alle gevallen waarbij aanpassingen aan elkaars infrastructuur noodzakelijk zijn, tussen ProRail en Rijkswaterstaat een Projectovereenkomst moeten worden opgesteld voor de onderling benodigde werkzaamheden. Deze Projectovereenkomst is gebaseerd op de model-projectovereenkomst van bijlage II bij het Samenwerkingsprotocol. Met name in grotere projecten waarin meer fasegewijs duidelijkheid ontstaat over het uit te voeren Aanrakingswerk en de daarvoor benodigde afstemming tussen ProRail en Rijkswaterstaat, kan het nodig zijn om de Projectovereenkomst procesmatig op te stellen en te voorzien van nadere (uitvoerings)overeenkomsten, welke als bijlage aan de Projectovereenkomst kunnen worden toegevoegd. Daar waar mogelijk dienen Partijen zich in te spannen om die duidelijkheid al in de Projectovereenkomst te waarborgen.

Indien het bovenstaande proces niet goed doorlopen is, kan één van de Partijen aangeven dat het opstellen van een Projectovereenkomst nog niet aan de orde is en dat het proces alsnog, en zo mogelijk versneld, wordt doorlopen.

**Bijlage II: Model-projectovereenkomst betreffende de samenwerking bij de
aanleg van een gezamenlijk infrastructureel kunstwerk; nr.....(ProRail
B.V.) / nr.....(RIJKSWATERSTAAT)**

Versie 1.1

Model-Projectovereenkomst
betreffende de samenwerking
bij de Aanleg van een Aanrakingswerk

[naam Aanrakingswerk]

[datum Inwerkingtreding Projectovereenkomst]

	Datum:	Voor akkoord:
mevrouw drs. M.W. Gout-Van Sinderen President-Directeur ProRail B.V.	09/07 2012	
mede namens de heer Ir. P.M.E. Dirix Directeur Operatie ProRail B.V.		
de heer mr. Ing. J.H. Dronkers Directeur-Generaal Rijkswaterstaat	01/07 2012	

De ondergetekenden:

ProRail B.V., gevestigd te Utrecht, handelend als wettelijk beheerder van de Hoofdspoorweginfrastructuur, te dezen vertegenwoordigd door *[de heer/mevrouw][titel(s), voorletter(s), achternaam/-namen en functie]*, in deze Overeenkomst verder te noemen "ProRail",

en

De Minister van Infrastructuur en Milieu, handelend als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gevestigd te 's-Gravenhage, te dezen vertegenwoordigd door *[de heer/mevrouw][titel(s), voorletter(s), achternaam/-namen en functie]*, van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat in de *[regionale]* dienst in deze Overeenkomst verder ook te noemen "RWS",

hierna gezamenlijk te noemen "Partijen",

overwegende dat:

- ProRail en RWS – op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu – op 24 augustus 2011 een onderlinge strategische alliantie op directieniveau zijn aangegaan met de ondertekening van de "Samenwerkingsovereenkomst Rijkswaterstaat – ProRail", waarin Partijen de ambitie hebben vastgelegd om in uitvoeringsprojecten binnen of in de directe nabijheid van elkaars fysieke beheerdomainen, zoveel mogelijk gezamenlijk op te trekken, onder meer op het gebied van planning, omgevingsmanagement en communicatie;
- op 15 december 2011 het "Samenwerkingsprotocol ProRail – Rijkswaterstaat" in werking is getreden, in deze Overeenkomst verder genoemd "Samenwerkingsprotocol", waarin afspraken tussen ProRail en RWS zijn neergelegd ten aanzien van de Aanleg, het Beheer en Onderhoud van Aanrakingswerken, en welke als **Bijlage 1** bij deze Overeenkomst is opgenomen;
- het Samenwerkingsprotocol van toepassing is op deze Overeenkomst;
- de Minister van Infrastructuur en Milieu bij besluit van *[datum]* het *(tracé)besluit [naam] (tracé)besluit, verder te noemen:....]* heeft vastgesteld, inhoudende *[....]*;
- de Minister de uitvoering van het *(tracé)besluit heeft opgedragen aan [ProRail en/of RWS], welke Partijen] conform het Samenwerkingsprotocol [is/zijn] aan te merken als Veroorzaker;*
- *[ProRail/RWS] voornemens is over te gaan tot uitvoering van het project [naam project] en hiertoe als Opdrachtgever een contract [in DBFM/D&C/etc.] met Opdrachtnemer wenst te sluiten;*
- het in het kader van de uitvoering van het project *[naam project]* noodzakelijk is het volgende infrastructuurele werk te *[maken, reconstrueren en/of tijdelijk aan te passen]*:
- A. *[De/Het] [baanvak/soort kunstwerk], zijnde onderdeel van de spoorweg van [....] – naar [....], bij spoorwegkilometer [geocode....], gelegen [over/onder/naast] de [naam betreffendeWeg/Vaarweg/het Rijkswater] te [gemeente], bij [wegkilometer, Vaarweg-, Rijkswater-markering], hierna te noemen: "het Aanrakingswerk"*;
- B. *etc., indien sprake is van meerdere Aanrakingswerken.*
- ProRail beheerder is van de spoorweg als vermeld in *[de vorige]* overweging *[...]* zijnde Hoofdspoorweginfrastructuur;

¹De *schuldigedrukte* teksten in deze model-Projectovereenkomst zijn steeds optioneel en dienen project specifiek ingevuld te worden dan wel verwijderd te worden in het geval deze op het betreffende project niet van toepassing zijn.

- RWS beheerder is van [de Weg/Vaarweg/het Rijkswater] als vermeld in overweging [...];
- ProRail door Railinfratrust B.V., zijnde eigenaar van de Hoofdspoorweginfrastructuur, gevolmachtigd is om als vertegenwoordiger namens Railinfratrust B.V. (rechts)handelingen te verrichten;
- voor het maken en hebben van [de/het] [aangepaste/nieuwe] [Weg/Vaarweg/Rijkswater] een vergunning is vereist op grond van artikel 19 van de Spoorwegwet [welke vergunning op20., door ProRail namens de Minister aan RWS is verleend];
- voor het maken en hebben van de [aangepaste/nieuwe] spoorweg een vergunning is vereist op grond van [artikel 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken/artikel 6.5 van de Waterwet en het daarbij behorende Waterbesluit] [welke vergunning op20., door RWS namens de Minister aan ProRail is verleend];
- [...] evt. kunnen hier nadere overwegingen worden toegevoegd.
- Partijen hun onderlinge afspraken met betrekking tot de samenwerking bij de Aanleg van voornoemd Aanrakingswerk vastleggen in deze Overeenkomst.

Nb.1: Het verdient de voorkeur om de overwegingen te nummeren (I, II, III, etc. of A, B, C, etc.) met het oog op (mogelijke) verwijzingen ernaar in de tekst van de overeenkomst zelf.

Nb.2: In dit model wordt uitgegaan van één Aanrakingswerk per Projectovereenkomst; indien het project meerdere Aanrakingswerken omvat, zal het enkelvoud veelal moeten worden vervangen door het meervoud.

Nb.3: In dit model wordt uitgegaan van één Veroorzaker per Aanrakingswerk; indien het Aanrakingswerk meerdere Veroorzakers heeft, zal het enkelvoud veelal moeten worden vervangen door het meervoud, en zal in de betreffende Projectovereenkomst de verhouding tussen beide Veroorzakers duidelijk beschreven moeten worden.

zijn het volgende overeengekomen:

Hoofdstuk 1: Begrippen

Artikel 1 (Begrippenlijst)

Aan begrippen die in het Samenwerkingsprotocol zijn gedefinieerd en die eveneens in deze Overeenkomst worden gehanteerd, komt dezelfde betekenis toe als in het Samenwerkingsprotocol, zie **Bijlage 1**, terwijl voorts in deze Overeenkomst wordt verstaan onder:

Bijlagen	De bijlagen, zoals genoemd in artikel 29, behorende bij deze Overeenkomst
Deelvoltooiing	De acceptatie door Opdrachtgever van een (gedeelte van het) Aanrakingswerk, zoals aangeboden door haar Opdrachtnemer in het kader van een DBFM-contract, onder gelijktijdige verstrekking van een deelvoltooiingscertificaat met betrekking tot het Aanrakingswerk door Opdrachtgever aan haar Opdrachtnemer
Hoofdspoorweginfrastructuur	<i>De spoorwegen als bedoeld in artikel 2 lid 2 van de Spoorwegwet voor het beheer waarvan een concessie als bedoeld in artikel 16 van de Spoorwegwet is verleend, en de daarbij behorende spoorweginfrastructuur als bedoeld in bijlage 1, onderdeel A, van Verordening (EG) nr. 851/2006 van de Europese Commissie van 9 juni 2006, in casu de spoorweg [...]</i>
Niet-Veroorzaker	De wederpartij van Veroorzaker, in casu [RWS en/of ProRail]
Opdrachtgever	De rechtspersoon, die haar Opdrachtnemer contractueel opdraagt (een deel van) het Aanrakingswerk te realiseren, en indien overeengekomen ook het meerjarig onderhoud ervan uit te voeren, in casu [RWS en/of ProRail]
Opdrachtnemer	De aannemer of aannemerscombinatie die de opdracht van Opdrachtgever tot het realiseren van het Aanrakingswerk of een deel van dit Aanrakingswerk, en indien overeengekomen, de uitvoering van het meerjarig onderhoud ervan, contractueel heeft aanvaard
Oplevering	De oplevering van een (gedeelte van een) werk als bedoeld in de Uniforme Administratieve Voorwaarden (UAV), dan wel de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor Geïntegreerde Contracten (UAV-GC)
Overeenkomst	Onderhavige Projectovereenkomst

Rijkswater

Een watersysteem in de zin van artikel 1.1, aanhef en onder 'rijkswateren', van de Waterwet, en zoals omschreven in bijlage 1, onderdeel C (Waterwegen), van Verordening (EG) nr.851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006, in casu het Rijkswater [...]

Vaarweg

Een scheepvaartweg, in de zin van artikel 1, lid 1, aanhef en onder d, van de Scheepvaartverkeerswet, in beheer bij RWS, en zoals omschreven in bijlage 1, onderdeel C (Waterwegen), van Verordening (EG) nr.851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006, in casu de Vaarweg [...]

Weg

Een landweg en de daarbij behorende onderdelen als bedoeld in bijlage 1, onderdeel B, van Verordening (EG) nr.851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006, in casu de Rijksweg [...]

Hoofdstuk 2: Kernbedingen

Artikel 2 (Omschrijving Aanrakingswerk)

In dit artikel nemen Partijen de afspraken op met betrekking tot de Aanleg van het Aanrakingswerk. Partijen leggen vast wat de reikwijdte is van het Aanrakingswerk, welke werkzaamheden moeten worden uitgevoerd en wie als aanbesteder en Opdrachtgever zal optreden voor het geheel of een gedeelte van het Aanrakingswerk. De exacte inhoud van dit artikel hangt nauw samen met de samenwerkingvariant die Partijen in het concrete geval kiezen aan de hand van de procesbeschrijving van bijlage I bij het Samenwerkingsprotocol. Om die reden zijn hieronder slechts enkele standaardbepalingen opgenomen die onafhankelijk zijn van de gekozen variant. Zie de artikelsgewijze toelichting bij de model-Projectovereenkomst voor meer informatie

1. Het Aanrakingswerk betreft de [nieuwbouw/reconstructie] van [de/het] [baanvak/soort kunstwerk], [zijnde/wordende] onderdeel van de spoorweg van [...] – naar [...], bij spoorwegkilometer ... [geocode ...], gelegen [over/onder/naast] de [naam betreffende Rijksweg/Vaarweg/Rijkswater] te [gemeente], bij [wegkilometer, Vaarweg-, Rijkswater-markering].

2. De Aanleg van dit Aanrakingswerk wordt aanbesteed en gecontracteerd door
 - RWS voor het gedeelte [scope vermelden] door middel van [aanbestedingsvorm vermelden] in [contractvorm vermelden]

EN/OF

- ProRail voor het gedeelte [scope vermelden] door middel van [aanbestedingsvorm vermelden] in [contractvorm vermelden].
3. Opdrachtgever(s) [is/zijn] [op elgen naam] verantwoordelijk voor de Aanleg van het Aanrakingswerk en [voert/voeren] daartoe de regie over het proces van voorbereiding, aanbesteding, contractering en realisatie.
 4. De [huidige, tijdelijke en toekomstige] ligging van het Aanrakingswerk is aangegeven op de bij deze Overeenkomst als **Bijlage II** gevoegde en door Partijen gewaarmerkte tekening nr.

Artikel 3 (Planning)

Partijen leggen de overeengekomen mijlpalen met betrekking tot (de Aanleg van) het Aanrakingswerk vast in **Bijlage III**.

Artikel 4 (Kosten)

In dit artikel nemen Partijen de afspraken op met betrekking tot de kosten(raming) voor de realisatie van het Aanrakingswerk, welke afhankelijk zijn van de keuzes zoals opgenomen in artikel 2 van deze Overeenkomst, en van de overige keuzes die in een specifiek project gemaakt zullen worden. Om die reden zijn hieronder slechts enkele standaardbepalingen opgenomen die onafhankelijk zijn van de gekozen samenwerkingvariant. Zie paragraaf 2.4 van het Samenwerkingsprotocol en de artikelsgewijze toelichting bij de model-Projectovereenkomst voor meer informatie.

1. De Aanleg van het Aanrakingswerk is voor rekening en risico van Veroorzaker met uitzondering van het bepaalde in artikel 7 en 15 van deze Overeenkomst.

2. Indien Niet-Veroorzaker werkzaamheden voor rekening van Veroorzaker uitvoert, zullen de kosten hiervan – inclusief een post voor onvoorziene kosten - exclusief BTW voortgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden door Niet-Veroorzaker geraamd worden volgens de SSK-systematiek. Deze systematiek is vastgelegd in de geheel herziene 3e druk van de "Standardsystematiek kostenramingen – SSK-2010, Handreiking voor kostenmanagement en kostenramen", CROW-publicatie 137, februari 2010, of elke hernieuwde uitgave hiervan. De raming dient schriftelijk te worden goedgekeurd door Veroorzaker en zal daarna als **Bijlage IV** aan deze Overeenkomst worden gehecht. Niet-Veroorzaker zal de goedgekeurde raming niet zonder toestemming van Veroorzaker overschrijven.
3. De kosten als bedoeld in het vorige lid betreffen de door Niet-Veroorzaker werkelijk en aantoonbaar gemaakte bouwkosten, projectmanagements-, engineering-, administratie- en toezichtkosten, vastgoedkosten, overige bijkomende kosten (zoals onder andere onderzoekskosten, kosten van mobiliteitsmaatregelen en Na-onderhoud) nodig voor of voortvloeiende uit de Aanleg van het Aanrakingswerk.

Hoofdstuk 3: Samenwerking

Artikel 5 (Samenwerkingsorganisatie)

In dit artikel nemen Partijen de afspraken op met betrekking tot de optimale organisatie van de projectsamenwerking, welke afhankelijk is van de inhoud van artikel 2 van deze model-Projectovereenkomst en van de overige keuzes die in een specifiek project gemaakt zullen worden. Om die reden is hier geen standaardtekst opgenomen. Zie de toelichting bij de model-Projectovereenkomst voor meer informatie. Indien uit de (complexe) samenwerking voortvloeit dat een organisatieschema wenselijk is, zullen Partijen dit opnemen als **Bijlage VIII**.

Artikel 6 (Acceptatie)

In dit artikel nemen Partijen hun afspraken op met betrekking tot de acceptatie van documenten en zaken, welke betrekking kunnen hebben op het ontwerp, de aanbesteding, de voorbereiding en de uitvoering van het Aanrakingswerk, alsmede voor wat betreft de acceptatie van het Aanrakingswerk tijdens de (deel)Oplevering en/of Deelvolgoling ervan, voor zover dit door Partijen ten opzichte van elkaar vereist is uit hoofde van hun verantwoordelijkheid als aanbestedende dienst, als Opdrachtgever, dan wel als (toekomstig) wettelijk beheerder van de (vaar)weg c.q. spoorweg, dan wel als of namens de elgenaar.

Indien naast de reeds in de contractdocumenten opgenomen acceptatieplannen voor de Opdrachtnemer wordt gekozen voor een acceptatieplan RWS-ProRail, zullen Partijen dit opnemen als **Bijlage XI**, en zullen zij zich conformeren aan de uitvoering daarvan. Dit acceptatieplan is project specifiek en betreft dus maatwerk.

De exakte formulering van de afspraken is sterk afhankelijk van de inhoud van de artikelen 2 - 4 van deze model-Projectovereenkomst en mogelijk ook van de overige keuzes die in een specifiek project gemaakt zullen worden. Om die reden is hier geen standaardtekst opgenomen. Zie de toelichting bij de model-Projectovereenkomst voor meer informatie.

Artikel 7 (Gewijzigde documenten)

1. Indien Niet-Veroorzaker nieuwe wensen en/of elsen in de aanbestedingsdocumenten en/of de contractdocumenten opgenomen wil hebben op een moment dat dit niet zonder gevolgen voor tijd en geld voor Veroorzaker kan plaatsvinden, komen deze gevolgen in beginsel voor rekening van Niet-Veroorzaker, tenzij een wettelijke verplichting deze wijziging veroorzaakt of lid 2 van dit artikel van toepassing is.
2. Indien noodzakelijke wijzigingen in de aanbestedingsdocumenten en/of contractdocumenten het gevolg zijn van door Niet-Veroorzaker verstrekte onjuiste informatie komen deze gevolgen in beginsel voor rekening van Veroorzaker, tenzij Niet-Veroorzaker zich bewust was of redelijkerwijs moest zijn van de onjuistheid van de informatie.
3. Onverminderd het gestelde in de leden 1 en 2 zijn Partijen over en weer gehouden elkaar onverwijld en volledig de vereiste en juiste informatie, documenten en zaken te verstrekken, indien dit is vereist voor de voortgang van het Aanrakingswerk.

Artikel 8
(Communicatie)

In dit artikel leggen Partijen de uitgangspunten en concrete afspraken vast met betrekking tot de vorm en inhoud van de communicatie rondom de Aanleg van het Aanrakingswerk. De keuzes hierin zijn sterk afhankelijk van de gemaakte keuzes ten aanzien van de artikelen 2-4 van deze model-Projectovereenkomst en van overige keuzes die in een specifiek project gemaakt zullen worden. Om die reden is hier geen standaardtekst opgenomen. Zie de toelichting bij de model-Projectovereenkomst voor meer informatie.

*De opsteller kan ervoor kiezen om de uitgangspunten en concrete afspraken in een communicatieplan op te nemen en als **Bijlage X** toe te voegen.*

Artikel 9
(Gehelminhouding)

1. Een Partij maakt de informatie van de andere Partij die hem bij de uitvoering van deze Projectovereenkomst ter kennis komt en waarvan hij het vertrouwelijke karakter kent of redelijkerwijs kan vermoeden op geen enkele wijze verder bekend, behalve voor zover enig wettelijk voorschrift of een uitspraak van de rechter hem tot bekendmaking dwingt.
2. Partijen leggen de gehelminhoudingsplicht van lid 1 ook op aan hun medewerkers (waaronder eventuele Inhuur), hulppersonen en Odrachtnemers.
3. De informatie welke in het kader van de uitvoering van deze Projectovereenkomst aan de andere Partij wordt verschaft, blijft eigendom van de Partij die de informatie heeft gegenereerd, behoudens daarvan afwijkende overeenkomsten tussen Partijen.

Hoofdstuk 4: Conditionering

Artikel 10 (Grondvererving/elgendom)

In dit artikel leggen Partijen de afspraken vast met betrekking tot de vererving van gronden die (tijdelijk) benodigd zijn voor het Aanrakingswerk.

1. Partijen leggen de eigendomsituatie van de grond en eventuele opstallen ter plaatse van het [geplande] Aanrakingswerk gezamenlijk vast op de [twee/driedimensionale] situatietekening, welke als **Bijlage V** bij deze Overeenkomst is gevoegd.
2. Veroorzaker is verantwoordelijk voor de ten behoeve van het Aanrakingswerk eventueel noodzakelijke verwerving van grond in eigendom bij derden.
3. Voor zover werken in beheer en/of eigendom van derden – niet zijnde kabels en leidingen – ten behoeve van de uitvoering van de werkzaamheden op gronden in beheer en/of eigendom bij Niet-Veroorzaker moeten worden gewijzigd dan wel opgeruimd, zal Veroorzaker ter zake in overleg met Niet-Veroorzaker een regeling met de betrokkene(n) treffen.
4. Voor zover nodig, zullen Partijen grond, welke in hun eigendom en/of beheer is en tijdelijk benodigd voor het Aanrakingswerk, over en weer kosteloos aan elkaar ter beschikking stellen voor de duur van het noodzakelijk gebruik. Partijen maken afspraken over de wijze van gebruik van de grond en de wijze en het moment waarop het gebruik beëindigd wordt.
5. Voor zover nodig, zullen Partijen elkaar, onder nader vast te stellen voorwaarden, kosteloos toestemming verlenen tot het betreden van de grond als bedoeld in het vorige lid voor de duur van het noodzakelijk gebruik. Deze toestemming betreft alle personen die in opdracht van Partijen werkzaam zijn voor de Aanleg van het Aanrakingswerk.
6. In overleg tussen Partijen zal worden bepaald of de eigendomsituatie als bedoeld in lid 1 dient te worden gewijzigd door middel van een te verlenen zakelijk recht van opstal en/of erfdienstbaarheid. Mocht hiertoe worden besloten dan komen de kosten van vestiging van dit recht voor rekening van Veroorzaker, en zal de situatietekening, welke als **Bijlage V** bij deze Overeenkomst is gevoegd, dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Artikel 11 (Publiekrechtelijke beschikkingen en maatregelen)

In dit artikel leggen Partijen de afspraken vast met betrekking tot de aanvraag en tenaamstelling van publiekrechtelijke beschikkingen die (tijdelijk) benodigd zijn voor het Aanrakingswerk. Zie ook hoofdstuk 3 van het Samenwerkingsprotocol met betrekking tot de benodigde vergunningen op grond van de Spoorwegwet, Wet beheer rijkswaterstaatswerken en Waterwet.

1. Opdrachtgever(s) is/zijn [voor zover het haar deel van het Aanrakingswerk betreft] verantwoordelijk voor het tijdig voor aanvang van de werkzaamheden aanvragen van de noodzakelijke publiekrechtelijke beschikkingen, zoals vergunningen en ontheffingen. Van de verleende beschikkingen zendt Opdrachtgever direct na bekendmaking een kopie aan [ProRail/RWS]. Bij overeenstemming tussen Partijen kan van deze bepaling worden afgeweken.
2. Indien nodig overleggen Partijen gezamenlijk met het bevoegd gezag, verantwoordelijk voor de verlening van de beschikkingen, over de wijze van aanvraag en de tenaamstellingen.

3. Beschikkingen te verlenen door RWS aan ProRail worden op naam gesteld van ProRail in hoedanigheid van beheerder van de Hoofdspoorweginfrastructuur.
4. Beschikkingen te verlenen door ProRail aan RWS worden voor de fase van Aanleg van de (Vaar)weg (het maken van werken) op naam gesteld van de Opdrachtnemer van RWS, en op naam gesteld van RWS in hoedanigheid van beheerder van Wegen en Rijkswateren voor de fase van beheer (het hebben van werken).
5. Indien voor de Aanleg van het Aanrakingswerk buitendienstellingen voor het spoorverkeer zijn vereist, stelt ProRail, met in achtname van de vereiste belangenafweging en de te beschermen belangen van de spoorweg en het spoorverkeer, gelet op artikel 64 van de Spoorwegwet het desbetreffende spoorweggedeelte buiten dienst. Door of namens Opdrachtgever wordt de buitendienstelling aangevraagd, voor zover deze noodzakelijk is voor de uitvoering van de werkzaamheden die volgens deze Overeenkomst worden uitgevoerd.
6. Indien voor de Aanleg van het Aanrakingswerk een stremming of omleiding voor het wegverkeer noodzakelijk is, treft RWS met inachtneming van de vereiste belangenafweging en de te beschermen belangen van de weg en het wegverkeer, gelet op het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer de vereiste verkeersmaatregelen.
7. Indien voor de Aanleg van het Aanrakingswerk een stremming of omleiding voor het scheepvaartverkeer noodzakelijk is, treft RWS met inachtneming van de vereiste belangenafweging en de te beschermen belangen van de vaarweg en het scheepvaartverkeer, gelet op de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement de vereiste verkeersmaatregelen.

Artikel 12
(Kabels en leidingen)

1. Indien als gevolg van het Aanrakingswerk kabels en leidingen van derden aangepast dienen te worden, zal hiervoor een schadevergoeding worden toegekend hetzij conform de Telecommunicatiewet (verder genoemd: "Tw"), hetzij conform de "Overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied" d.d. 10 februari 1999, Staatscourant 1999, nr 97 (verder genoemd: "Overeenkomst 1999") of de regels van de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegwerken 1999, Staatscourant 1999, nr 97 (verder genoemd: "NKL 1999").
2. Niet-Veroorzaker respectievelijk Veroorzaker zal, indien de aan te passen kabels en leidingen van derden, niet zijnde kabels behorend tot een openbaar elektronisch communicatienetwerk zoals bedoeld in artikel 1.1. sub h Tw, zich binnen een van hun 'beheersgebieden' bevinden de door haar namens de Minister van Infrastructuur en Milieu verleende vergunningen, voor het aanleggen en houden van kabels en leidingen in de spoorweg respectievelijk in rijkswaterstaatswerken, intrekken voor zover zulks nodig is als gevolg van het Aanrakingswerk, en voor zover mogelijk is op de in de betreffende vergunning opgenomen beëindigingsgrond.
3. Voor zover de schade, bestaande uit de kosten voor het aanpassen van kabels en leidingen (niet zijnde telecom) ten gevolge van het Aanrakingswerk, is toe te rekenen aan de intrekking van dedebetreffende vergunning, wordt deze schade afhankeijk van de rechtspositie van de te verleggen kabel of leiding, afgewikeeld conform de NKL 1999, ongeacht de vraag wie Veroorzaker is.
4. Voor zover er als gevolg van het Aanrakingswerk ten aanzien van kabels van een openbaar elektronisch communicatienetwerk, zoals bedoeld in artikel 1.1. sub h Tw, maatregelen moeten worden genomen, zal in beginsel Opdrachtgever een

verzoek tot het nemen van maatregelen sturen aan de betreffende telecomaanbieder, tenzij Opdrachtgever niet de meest gerede partij hiertoe is.

5. Alle kosten van Niet-Veroorzaker met betrekking tot het op grond van de NKL 1999, de Overeenkomst 1999 of de Telecommunicatiewet beoordelen en beslissen op het al dan niet toekennen van schadevergoeding komen, net als de uitbetaalde schadevergoeding, ten laste van Veroorzaker.

Artikel 13 (Bodem- en waterbodemonverontreiniging)

1. Veroorzaker* is verantwoordelijk voor het (doen) verrichten van (water)bodemonderzoek ten behoeve van de Aanleg van het Aanrakingswerk.
2. Indien in het onderzoek als bedoeld in lid 1 een 'geval van ernstige bodemonverontreiniging' als bedoeld in artikel 1 van de Wet bodembescherming (Wbb) wordt geconstateerd en sanering ervan noodzakelijk is, draagt degene (meestal de eigenaar van het grondgebied waarop zich dit geval van ernstige bodemonverontreiniging bevindt) op wie deze plicht op grond van de Wbb rust de kosten van de benodigde werkzaamheden. Indien mogelijk, zullen de uitvoeringskosten op grond van de Wbb worden verhaald op de veroorzaker van deze bodemonverontreiniging, of op een derde.
3. Indien in het onderzoek als bedoeld in lid 1 een 'verontreiniging in de bodem of de oever van een oppervlaktewaterlichaam' als bedoeld in artikel 5.17 van de Waterwet (Wwet) wordt geconstateerd en daarvoor maatregelen noodzakelijk zijn, draagt degene (meestal de eigenaar van de bodem of de oever van het betreffende oppervlaktewaterlichaam) op wie deze plicht op grond van de Wwet rust de kosten van de benodigde werkzaamheden. Indien mogelijk, zullen de uitvoeringskosten op grond van de Wwet worden verhaald op de veroorzaker van deze waterbodemonverontreiniging, of op een derde.
4. Indien in het onderzoek als bedoeld in lid 1 geen 'geval van ernstige bodemonverontreiniging' als bedoeld in lid 2 of 'verontreiniging in de bodem of de oever van een oppervlaktewaterlichaam' als bedoeld in lid 3 wordt geconstateerd en derhalve wettelijk gezien geen sanering cq. maatregelen benodigd zijn, maar wel sprake is van een verminderde (water)bodemkwaliteit welke ten behoeve van de Aanleg van het Aanrakingswerk verbeterd moet worden om de directe gevolgen van de betreffende verontreiniging zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken, draagt Veroorzaker de kosten van de veiligheidsmaatregelen, afgraven, hergebruik, aanvoer van schone grond of eventuele afvoer van verontreinigde grond.
5. In onderling overleg wordt tussen Partijen afgesproken wie van beiden de feitelijke onderzoeks- en saneringswerkzaamheden als bedoeld in dit artikel gaat uitvoeren.

*de Wet bodembescherming kent een eigen definitie van 'veroorzaker', welke persoon niet dezelfde partij hoeft te zijn als de 'Veroorzaker' in de zin van het Samenwerkingsprotocol; in dit lid wordt de Veroorzaker (dus met hoofdletter) bedoelt. Wanneer in de overige leden van dit artikel veroorzaker (dus met kleine letter) wordt genoemd, ziet dit op de definitie van 'veroorzaker' uit de Wbb.

Hoofdstuk 5: Uitvoering

Artikel 14 (Veiligheidsvoorschriften)

Onverminderd het bepaalde in de voorschriften bij de publiekrechtelijke beschikkingen als bedoeld in artikel 11 verklaren Partijen het Aanrakingswerk te zullen uitvoeren conform de bepalingen van leders beleid ter uitwerking van de wet- en regelgeving op het gebied van arbeidsomstandigheden, zoals vastgesteld door ProRail voor de uitvoering van werkzaamheden en aanwezigheid op spoorwegterrein, te weten het Normenkader Veilig Werken (NVW) en zoals vastgesteld door RWS voor werkzaamheden en aanwezigheid op het terrein van de weg, te weten de Leidraad Integrale Veiligheid (LIV).

Artikel 15 (Schade en aansprakelijkheid)

1. Veroorzaker is aansprakelijk voor alle schade, hoegenamd en van welke aard dan ook, die uit de Aanleg van het Aanrakingswerk voortvloeit, behoudens de in lid 2 en 3 vermelde uitzonderingen.
2. Niet-Veroorzaker is aansprakelijk voor schade die een gevolg is van de uitvoering van de werkzaamheden waarvoor zij volgens deze Overeenkomst verantwoordelijk is en voor zover de schade aantoonbaar is veroorzaakt door opzet of bewuste roekeeloosheid van de kant van Niet-Veroorzaker.
3. Onverminderd het gestelde in lid 2 is Niet-Veroorzaker tevens aansprakelijk voor overige toerekenbare tekortkomingen in de naleving van deze Overeenkomst.
4. Indien Niet-Veroorzaker aansprakelijk is op grond van het gestelde in lid 3 is de totale omvang van de schadebedragen per Aanrakingswerk beperkt tot het bedrag van de vergoeding van de totale werkelijk gemaakte kosten voor projectmanagement, administratie en toezichtals genoemd in artikel 4 lid 3.
5. Indien Partijen van mening verschillen over de vraag of al dan niet sprake is van een situatie als genoemd in lid 2 en/of lid 3 is sprake van een geschil als bedoeld in artikel 28 en wordt onmiddellijk geëscaleerd volgens de betreffende geschillenregeling.

Artikel 16 (Feltelijk herstel en afhandeling van schade)

1. Opdrachtgever is verantwoordelijk voor het feltelijk herstel van de schade die is ontstaan bij de Aanleg van het deel van het Aanrakingswerk waarvoor hij Opdrachtgever is, vanaf de voorbereiding tot en met de [Deelvoltooiing/Oplevering].
2. De afhandeling van de schade die is ontstaan bij de Aanleg van het Aanrakingswerk geschiedt door Opdrachtgever, tenzij de andere Partij de meest gereede partij is om de schadeverzoeken af te handelen, dan wel daartoe een verplichting heeft op grond van de wet.
3. Partijen spannen zich in, indien schade is veroorzaakt door een derde, de schade op deze derde te verhalen, dan wel op de daartoe gesloten verzekeringen.

Hoofdstuk 6: Einde fase Aanleg, begin fase Beheer

Artikel 17 (Deelvoltooiing/Oplevering)

In dit artikel leggen Partijen vast op welk moment niet-Opdrachtgever een onderdeel van de [spoor-/vaar-/weg] rondom de Aanleg van het Aanrakingswerk accepteert, alvorens dit onderdeel in dienst kan worden gesteld voor het gebruik door het [spoor-/scheepvaart/weg]-verkeer. De keuzes hierin zijn sterk afhankelijk van de gemaakte keuzes ten aanzien van de artikelen 2-4 en 6 van deze model-Projectovereenkomst en van overige keuzes die in een specifiek project gemaakt zullen worden. Om die reden is hier geen uitputtende standaardtekst opgenomen. Zie de toelichting bij de model-Projectovereenkomst voor meer informatie.

1. Alvorens voor het Aanrakingswerk een certificaat van Deelvoltooiing door Opdrachtgever aan diens Opdrachtnemer wordt verstrekt, is hiervoor schriftelijke acceptatie vereist van [ProRail/RWS], voor zover het aspecten betreft die gevolgen (kunnen) hebben voor de [Hoofdspoorweginfrastructuur/Vaarwegen/Wegen/Rijkswateren] en het [spoor-/scheepvaart-/weg]-verkeer, een en ander overeenkomstig de acceptatieprocedure tussen Partijen als bedoeld in artikel 6.

EN/OF

Alvorens de Oplevering van (een werkonderdeel van) het Aanrakingswerk door Opdrachtgever wordt aanvaard, is hiervoor de schriftelijke acceptatie van [ProRail/RWS] vereist, voor zover het aspecten betreft die gevolgen (kunnen) hebben voor de [Hoofdspoorweginfrastructuur/Vaarwegen/Wegen/Rijkswateren] en het [spoor-/scheepvaart-/weg]-verkeer, een en ander overeenkomstig de acceptatieprocedure tussen Partijen als bedoeld in artikel 6.

2. Uiterlijk [... weken] voor de dag waarop de [Deelvoltooiing/Oplevering] plaatsvindt, zullen Partijen gezamenlijk een vooropname uitvoeren. Partijen zullen de bij de vooropname geconstateerde gebreken schriftelijk vastleggen in een overzicht van gebreken en vervolgens overeenkomstig het contract met de betreffende Opdrachtnemer(s) door Opdrachtnemer(s) laten herstellen.
3. Partijen gaan pas tot acceptatie van de [Oplevering/Deelvoltooiing] van (het onderdeel van) het Aanrakingswerk over indien Partijen gezamenlijk hebben vastgesteld dat de betreffende Opdrachtnemer(s) aan alle contractuele verplichtingen [heeft/hebben] voldaan. De gebreken die tijdens de vooropname als bedoeld in lid 2 zijn geconstateerd, dienen te zijn verholpen. Acceptatie kan worden onthouden indien (a) voormelde gebreken niet zijn verholpen, dan wel (b) tijdens de vooropname andere (nieuwe) gebreken worden geconstateerd. Acceptatie mag niet worden onthouden, indien vorenbedoelde gebreken te gering zijn om acceptatie in de weg te staan, tenzij Partijen anders overeenkomen.
4. Partijen nodigen elkaar over en weer uit om iijfelijk aanwezig te zijn bij [het verstreken van een certificaat van Deelvoltooiing / de Oplevering] aan hun Opdrachtnemer(s).
5. Gelijktijdig met de [Deelvoltooiing/ Oplevering] vindt de overdracht van de tijdelijke onderhoudsverplichtingen tussen de wettelijk beheerders plaats. Een afzonderlijke handeling is hiervoor niet vereist.
6. Als onderdeel van de overdracht, als bedoeld in het vorige lid, zal Opdrachtgever aan [ProRail/RWS] overdragen alle functiespecificaties, garantiebewijzen, aanspraken, revisietekeningen en dergelijke, waar zij met betrekking tot dat deel van het Aanrakingswerk over beschikt, en voor zover de wederpartij daarvan wettelijk beheerder is.
7. Voor zover bij de acceptatie als bedoeld in lid 1 gebreken zijn geconstateerd die de ingebruikneming niet in de weg staan, houdt de Opdrachtgever na de overdracht van de tijdelijke onderhoudsverplichtingen de betreffende Opdrachtnemer(s) aan

zijn herstelverplichtingen en stemt dit af met de wettelijk beheerder voor zover het het overgedragen deel betreft.

Artikel 18
(Verzekering)

1. Opdrachtgever zal zijn Opdrachtnemer contractueel verplichten een Construction All Risk (CAR) verzekering [en Verborgten Gebreken Verzekering] af te sluiten.
2. Indien Niet-Veroorzaker de Opdrachtgever is, vallen de kosten van de hieraan verbonden premie(s) onder de reikwijdte van overige bijkomende kosten als bedoeld in artikel 4, lid 3.

Artikel 19
(Onderhoud)

1. Het tijdelijk Onderhoud van het Aanrakingswerk gedurende de Aanleg ervan wordt voor rekening en risico van Veroorzaker uitgevoerd door of namens de Opdrachtgever, zodat de kosten ervan - Indien Niet-Veroorzaker is aan te merken als Opdrachtgever - vallen onder de reikwijdte van overige bijkomende kosten als bedoeld in artikel 4 lid 3.
2. Partijen stellen conform paragraaf 4.2 van het Samenwerkingsprotocol de exacte tijdelijke onderhoudsgrenzen vast van de Hoofdspoorweginfrastructuur en van [de Weg/Vaarweg/het Rijkswater] ter plaatse van het Aanrakingswerk. Deze onderhoudsgrenzen worden driedimensionaal op tekening gezet, welke tekening wordt gedateerd en ondertekend door beide Partijen, waarna deze als **Bijlage XI** aan deze Overeenkomst wordt gehecht.
3. Bij [Deelvoltooiing/Oplevering] van het Aanrakingswerk stellen Partijen de exacte beheergrenzen vast van de Hoofdspoorweginfrastructuur en van [de Weg/Vaarweg/het Rijkswater] ter plaatse van het Aanrakingswerk. Deze beheergrenzen, zoals deze voortvloeden uit de wet, worden driedimensionaal op tekening gezet, welke tekening wordt gedateerd en ondertekend door beide Partijen, waarna deze als **Bijlage VI** aan deze Overeenkomst wordt gehecht.
4. Indien als gevolg van de Aanleg van het Aanrakingswerk de kosten voor Constructief en Dagelijks onderhoud van het Aanrakingswerk toenemen, zorgt de Partij op wie op grond van het Samenwerkingsprotocol de onderhoudsplicht rust voor de aanvraag van een toereikend budget hiervoor.
5. Met betrekking tot de toedeling van het Dagelijks onderhoud van het Aanrakingswerk, zoals bedoeld in paragraaf 4.5 van het Samenwerkingsprotocol, of de toedeling van Constructief en Dagelijks onderhoud bij paralleligging van Infrastructuur als bedoeld in paragraaf 4.6 van het Samenwerkingsprotocol, zijn de afspraken uit het Samenwerkingsprotocol leidend [en zullen Partijen in een afzonderlijke overeenkomst nadere afspraken maken].

Artikel 20
(Na-onderhoud)

1. Het Na-onderhoud aan de Infrastructuur in beheer van Niet-Veroorzaker, dat geldt gedurende een termijn van drie jaar na de [Deelvoltooiing/Oplevering] van het aangelegde Aanrakingswerk, komt voor rekening van Veroorzaker. Niet-Veroorzaker voert dit Na-onderhoud uit, tenzij anders overeengekomen.
2. Veroorzaker koopt het totale Na-onderhoud als bedoeld in lid 1 af [tegen éénmalige vergoeding van / tegen een voorafgaand aan Deelvoltooiing/Oplevering met Niet-Veroorzaker overeen te komen bedrag].

OF

Veroorzaker betaalt de kosten van Na-onderhoud als bedoeld in lid 1 indien het zich voordoet. Indien Niet-Veroorzaker constateert dat Na-onderhoud van de betreffende Infrastructuur noodzakelijk is, meldt Niet-Veroorzaker dit schriftelijk aan Veroorzaker. De kosten voor Na-onderhoud dienen te worden onderbouwd en worden enkel vergoed indien zij [aantoonbaar/voldoende aannemelijk] zijn gemaakt.

3. Indien nodig voeren Partijen overleg over het gestelde in lid 1 en lid 2 en wisselen de daartoe relevante informatie onderling uit.

Artikel 21
(Toedeling bediening van bruggen)

Indien van toepassing nemen Partijen in dit artikel de afspraken op met betrekking tot de (kosten van) feitelijke bediening van een beweegbare brug. Om die reden is hier geen standaardtekst opgenomen. Zie paragraaf 4.7 van het Samenwerkingsprotocol voor meer informatie.

Hoofdstuk 7: Financiële afwikkeling

Artikel 22 (Rapportage, kostenverrekeningen betaling)

In dit artikel nemen Partijen de afspraken op met betrekking tot (onderlinge) rapportage, kostenverrekening en betaling, welke afhankelijk zijn van de inhoud van de artikelen 2 en 4 van deze model-Projectovereenkomst, en mogelijk van overige keuzes die in een specifiek project gemaakt zullen worden. Om die reden zijn hieronder slechts enkele standaardbepalingen opgenomen die onafhankelijk zijn van de gekozen samenwerkingsvorm.

1. Uiterlijk 30 kalenderdagen na afloop van een [trimester/kwartaal] levert [ProRail/RWS] een voortgangsrapportage aan bij [RWS/ProRail], die omvat:
 - a. een melding van de voortgang van het Aanrakingswerk op basis van de in artikel 3 vermelde planning op grond van de raming als bedoeld in artikel 4, zo nodig onder toevoeging van een onderbouwde bijgestelde raming;
 - b. een toelichting op de kostenontwikkelingen die afwijkingen van de in artikel 4 genoemde raming veroorzaken;
 - c. een prognose van de kosten van het lopende jaar en een prognose van de eindstand van de totale kosten;
 - d. een raming verdeeld over de [trimesters/kwartalen] van het volgende kalenderjaar indien het de voortgangsrapportage betreft over het [2de trimester/3e kwartaal] van enig kalenderjaar;
 - e. [indien nodig] een onderverdeling naar incidenten, omgevingshinder, risico's, en overige informatie in het belang van de goede naleving van deze Overeenkomst.
2. Facturering geschiedt na onderlinge bespreking van iedere voortgangsrapportage als bedoeld in het vorige lid en vindt als volgt plaats:
 - a. Op of omstreeks [15 april, 15 augustus en 15 december / 15 januari, 15 april, 15 juli en 15 oktober] zal Niet-Veroorzaker aan Veroorzaker een voorschotfactuur doen toekomen van de geraamde kosten in het alsdan lopende [trimester/ kwartaal]. De voorschotfactuur vermeldt het nummer van deze Overeenkomst.
 - b. De tweede en elke volgende voorschotfactuur vermeldt voorts de werkelijk gemaakte kosten in het afgelopen [trimester/ kwartaal], verminderd met het desbetreffende voorschot. Het aldus resterende bedrag wordt verrekend met het bedrag van de geraamde kosten van het lopende [trimester/ kwartaal].
3. Bij de slutfactuur zal worden verrekend:
 - a. de eventueel door Veroorzaker aan Niet-Veroorzaker [buiten de context van deze Overeenkomst] in voorschot vooruitbetaalde kosten voor de Aanleg van het Aanrakingswerk.
 - b. het saldo van de resterende, werkelijk en aantoonbaar gemaakte kosten, verminderd met de laatste voorschotbetaling als bedoeld in lid 2. Het verschil wordt verrekend door bijbetaling aan - of restitutie door - Niet-Veroorzaker.
 - c. een door Veroorzaker aan Niet-Veroorzaker te betalen bedrag ad € (zegge euro) als vaste vergoeding ineens voor de geraamde kosten van het krachtens artikel 20 te plegen Na-onderhoud.
4. Over de verschillen tussen het in enig [trimester/ kwartaal] betaalde voorschot en de werkelijke gemaakte kosten in dat [trimester/ kwartaal] zal geen renteverrekening plaatsvinden.
5. Betaling van de krachtens deze Overeenkomst verschuldigde bedragen dient te geschieden binnen 30 dagen na dagtekening van de desbetreffende facturen. Bij

overschrijding van deze termijn ontstaat vanaf dat moment de verplichting tot vergoeding van de wettelijke rente op voet van de artikelen 6:119a en 6:120 van het Burgerlijk Wetboek.

6. De krachtens deze Overeenkomst verschuldigde bedragen worden voor zover van toepassing verhoogd met de wettelijk verschuldigde omzetbelasting.

7. De door Veroorzaker te betalen kosten worden niet geïndexeerd. De kostenraming wordt daarentegen jaarlijks geïndexeerd conform de GWW-Indexcijfers van het lopende jaar, met uitzondering van de uurtarieven van ingeschakelde werknemers van Niet-Veroorzaker, welke tarieven per functie jaarlijks worden geïndexeerd naar werkelijke verhoging/verlaging.

8. Declaraties van ProRail dienen te worden gezonden aan:
Rijkswaterstaat Dienst Infrastructuur
t.a.v. de crediteurenadministratie
Postbus 8185
8503 RD UTRECHT
onder vermelding van zaaknummer (.....) en het bestelnummer.....en postle.....
..... [in te vullen door RWS].

OF

Declaraties van RWS dienen te worden gezonden aan:
ProRail B.V.
T.a.v. Crediteurenadministratie FDC
Postbus 2212
3500 GE Utrecht
onder vermelding van opdrachtnummer (.....) en het crediteurennummer.....
..... [in te vullen door ProRail].

Artikel 23 (Accountantsverklaring)

1. Jaarlijks zal Niet-Veroorzaker binnen [vier/zes] maanden na afloop van het betreffende kalenderjaar een controleverklaring van een [interne/externe] accountant bij Veroorzaker indienen met betrekking tot de door Niet-Veroorzaker gefactureerde en ontvangen dan wel verrekende bedragen op grond van deze Overeenkomst. Partijen maken bij het opstellen en het beoordelen van de controleverklaring gebruik van het controleprotocol zoals opgenomen in **Bijlage VII**.

2. Indien de verklaring als bedoeld in lid 1 tevens betrekking heeft op de [werkelijke/afgekochte] kosten van Na-onderhoud kan sprake zijn van een slotfactuur en zal de accountantsdienst een slotverklaring afgeven. De kosten die samenhangen met het verkrijgen van de controleverklaring worden door Niet-Veroorzaker bij de slotfactuur in rekening gebracht bij Veroorzaker.

Hoofdstuk 8: Slotbepalingen

Artikel 24

(Duur van de overeenkomst)

Deze Overeenkomst treedt in werking zodra beide Partijen hebben ondertekend en eindigt op het moment dat beide Partijen aan al hun verplichtingen uit deze Overeenkomst hebben voldaan.

Artikel 25

(Opzegging Overeenkomst)

1. Veroorzaker is gerechtigd de Overeenkomst op te zeggen indien bestuurlijke, financiële, planologische of juridische belemmeringen de realisatie van het (onderdeel van het) Aanrakingswerk onmogelijk of ongewenst maken. De opzegging dient schriftelijk te geschieden.

2. Indien de Overeenkomst wordt opgezegd, komen de tot dan toe door Niet-Veroorzaker in het kader van de Overeenkomst gemaakte en nog te maken kostenvoor rekening van Veroorzaker. Onder nog te maken kosten wordt verstaan de eventueel nog noodzakelijk te maken kosten om de betreffende infrastructuur zodanig te herstellen dat deze voldoet aan de alsdan vigerende eisen van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid, alsmede de eventuele afkoop van door Niet-Veroorzaker ingehuurd externe adviseurs.

Artikel 26

(Toepasselijk recht)

Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

Artikel 27

(Wijziging van de Overeenkomst)

Deze Overeenkomst kan enkel schriftelijk door Partijen gezamenlijk worden gewijzigd. De wijziging dient te zijn gedateerd en door beide Partijen te zijn ondertekend, waarna deze als geïntegreerd onderdeel deel uitmaakt van deze Overeenkomst.

Artikel 28

(Geschillen)

1. Een geschil is aanwezig indien één der Partijen zulks schriftelijk stelt.
2. Alle geschillen, met uitzondering van die waarin bestuursrechtelijke bevoegdheden in het geding zijn, worden via minnelijk overleg opgelost. Dit minnelijk overleg zal eerst plaatsvinden tussen de verantwoordelijke projectdirecteuren van ProRail en RWS, waarna in eerste instantie geëscaleerd zal worden naar de Bedrijfsdirecteur Projectontwikkeling & Uitvoering van ProRail en directeur Projecten van RWS, en in tweede en laatste instantie naar het Strategisch Alliantie Overleg zoals bedoeld in artikel 5 van de Samenwerkingsovereenkomst tussen RWS en ProRail, aan wiens bindend besluit hieromtrent Partijen zich zullen conformeren.
3. Elke Partij draagt de eigen kosten voortvloeiend uit de procedure van lid 2.

Artikel 29
(Bijlagen)

Omdat de Inhoud van de Bijlagen sterk afhankelijk is van de Inhoud van artikel 2 van deze model-Projectovereenkomst en van de overige keuzes die in een specifiek project gemaakt zullen worden, zijn hiervoor geen formats opgesteld. Per project dient hiertoe dus een document te worden opgemaakt. Zie de toelichting bij de model-Projectovereenkomst voor meer informatie. Onderstaande standaardbepalingen gelden echter voor elk project.

1. De overwegingen en de volgende bijlagen maken integraal onderdeel uit van deze Overeenkomst:

Bijlage I:	Samenwerkingsprotocol
Bijlage II:	Ontwerptekening met de huidige, tijdelijke en toekomstige ligging van het Aanrakingswerk
Bijlage III:	Projectplanning
Bijlage IV:	Projectranling
Bijlage V:	Tekening met eigendoms grenzen
Bijlage VI:	Tekening met beheergrenzen
Bijlage VII:	Controleprotocol accountant [zie hieronder het format hiertoe]

Optioneel:

Bijlage VIII:	Organisatieschema samenwerking
Bijlage IX:	Acceptatieplan
Bijlage X:	Communicatieplan
Bijlage XI:	Tekening met tijdelijke onderhoudsgrenzen
Bijlage XII, etc.:	

2. In het geval van strijdigheid tussen de Bijlagen en de overige bepalingen van deze Overeenkomst, prevaleert het gestelde in deze Overeenkomst, met uitzondering van Bijlage I.

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend,

te.....,20..
de [(regio)directeur Projecten/projectmanager]
vanProRail B.V.

en te.....,20..
de Hoofdingenieur-Directeur van
Rijkswaterstaat in de directie
.....,

.....

.....

Invoegen:
[geslacht, titel(s), voorletter(s) en achternaam]

[geslacht, titel(s), voorletter(s) en
achternaam]

Voorblad Bijlage I: Samenwerkingsprotocol

[zelf toe te voegen]

**Voorblad Bijlage II: Ontwerptekening met de huidige, tijdelijke en toekomstige
ligging van het Aanrakingswerk**

[zelf toe te voegen]

Voorblad Bijlage XX: Projectplanning
[zelf toe te voegen]

Voorblad Bijlage IV: Projectramming

[zelf toe te voegen]

Voorblad Bijlage V: Tekening met eigendomsgrenzen
[zelf toe te voegen]

Voorblad Bijlage VI: Tekening met beheergrenzen
[zelf toe te voegen]

Bijlage VII: Controleprotocol accountant

1. Inleiding

ProRail en Rijkswaterstaat (RWS) hebben op *[Invoegen datum]* de Projectovereenkomst gesloten in verband met de Aanleg van het Aanrakingswerk *[Invoegen soort en naam van het Aanrakingswerk]* in het kader van het project *[Invoegen naam project]*, met kenmerk/nr/*Invullen kenmerk/nr POK*. Dit controleprotocol heeft betrekking op de accountantscontrole op grond van artikel [23] van voornoemde Projectovereenkomst.

2. Doel en opzet controleprotocol

2.1 Het doel van het controleprotocol is het verstrekken van duidelijkheid over de door Veroorzaker gewenste reikwijdte en diepgang van de door de accountant van Niet-Veroorzaker uitgevoerde controle op de kosten die Niet-Veroorzaker op grond van de Projectovereenkomst bij Veroorzaker declareert. Veroorzaker beoogt hiermee te zorgen dat Niet-Veroorzaker op eenzelfde wijze wordt gecontroleerd als Veroorzaker zelf. En Veroorzaker tracht te voorkomen dat er discrepanties ontstaan tussen de wensen en verwachtingen van Veroorzaker enerzijds en defeltelijke invulling van de controleverklaring door de accountant van Niet-Veroorzaker anderzijds.

2.2 In dit controleprotocol wordt uiteengezet welke algemene uitgangspunten en specifieke vereisten gelden bij de controleverklaring door Veroorzaker op de jaarverantwoording van Niet-Veroorzaker, naast de hierop eveneens van toepassing zijnde 'Nadere voorschriften controle- en overige standaarden' (NV COS). Dit controleprotocol geeft tevens aan op welke wijze door de accountant van Veroorzaker over de uitkomsten van de controle dient te worden gerapporteerd. Het controleprotocol is geen werkprogramma. Het protocol geeft een aantal minimale eisen ten aanzien van de verplicht uit te voeren controlepunten.

3. Doel en object van accountantscontrole

3.1 De controle heeft tot doel Veroorzaker zekerheid te verschaffen dat de door Niet-Veroorzaker verantwoorde financiële transacties getrouw zijn weergegeven en rechtmatig tot stand zijn gekomen.

3.2 De controle geeft een oordeel over:

- de getrouwe weergave van de in de jaarverantwoording gepresenteerde (cumulatieve) budgetten, verplichtingen en gerealiseerde uitgaven en ontvangsten;
- het rechtmatig tot stand komen van financiële transacties in overeenstemming met de van toepassing zijnde wettelijke regelingen;
- het gevoerde financieel beheer en materieel beheer, gericht op de vraag of die een getrouwe en rechtmatige verantwoording mogelijk maken.

Het begrip rechtmatigheid wordt in § 4.2 tot en met 4.4 nader afgebakend.

4. Reikwijdte accountantscontrole

4.1 Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid

De accountant gebruikt voor de evaluatie van de controleopdracht de volgende kwantitatieve materiaalteltsgrenzen:

- ten aanzien van fouten in de verantwoording 1% van de omvangbasis;
- ten aanzien van onzekerheden in de controle 3% van de omvangbasis.

De werkelijke totale uitgaven in het kalenderjaar gelden als omvangbasis. Ook het werkelijke bedrag aan aangegane verplichtingen geldt als omvangbasis.

De controleverklaring dient een redelijke mate van zekerheid te verschaffen. In procenten uitgedrukt bedraagt de betrouwbaarheid minimaal 95%.

4.2 De accountant hanteert voor het begrip 'rechtmatigheid' de definitie zoals die is opgenomen in het Handboek Auditing Rijkssoeverheid (§ II.1.54) en omvat in dit verband slechts de 'comptabele rechtmatigheid' van de bepalingen die de uitkomst van de financiële transactie beïnvloeden, dit ter beoordeling van de accountant. De bepalingen die de uitkomst van de financiële transactie niet beïnvloeden vallen hier dus buiten. Niet-naleving van die laatste categorie van bepalingen wordt weliswaar als een tekortkoming in het gevoerde financiële beheer gekwalificeerd maar leidt niet tot een onrechtmatigheid.

4.3 Onder de controle van de rechtmatigheid wordt ook begrepen de totstandkoming en de inhoudelijke onderbouwing van de prestatieverklaringen, oftewel de (interne) verklaringen van Veroorzaker ten aanzien van door Niet-Veroorzaker verrichte prestaties/werkzaamheden in het kader van deze Overeenkomst opdat Veroorzaker rechtmatige betalingen kan verrichten.

4.4 Voor de rechtmatigheid neemt de accountant minimaal de volgende wettelijke regelingen en overeenkomsten/contracten in acht:

- Comptabiliteitswet 2001;
- Europese aanbestedingsregelingen, nationale aanbestedingsregelingen en gemeentelijke aanbestedingsregels;
- Aanwijzingsregeling verlening voorschotten 2007;
- Aanwijzingsregeling niet-geldelijke betalingen en ontvangsten 2007;
- Regeling kwijtschelding en Buiteninvorderingstelling 2004;
- Regeling materieelbeheer Rijkssoeverheid 2006;
- Integratie-regels Rijk en RWS;

Mochten deze wettelijke regelingen aangepast worden, dan gelden de nieuwe regelingen.

4.5 Normen voor het gevoerde financieel beheer en materieelbeheer zijn:

- De Baseline Financieel en Materieelbeheer 2003, Ministerie van Financiën;
- Kader Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB), Rijkswaterstaat, oktober 2011.

4.6 Bijzondere aandacht in de controle dient te krijgen:

- De vraag of de kosten van eventueel door Niet-Veroorzaker ingeschakelde externe partijen in redelijke verhouding staan tot de geleverde prestatie van de externe dienstverlener(s);
- Juiste en volledige toepassing van de Indexering van de kostenbudgetten.

5. Rapportage accountantsonderzoek

5.1 De accountant geeft een controleverklaring af conform ISA 700, waarin een expliciet oordeel over de rechtmatigheid is opgenomen. Voor de jaarverantwoordingen is 1 mei de uiterste datum van indiening van de verantwoording met controleverklaring en accountantsverslag aan Veroorzaker.

5.2 De accountant rapporteert de tussentijds bevindingen over het gevoerde financieel en materieelbeheer in de vorm van een managementletter.

Voor alle betreffende controlejaren is de uiterste datum voor de aanlevering van de management letter 1 december van het lopende jaar.

5.3 De accountant hanteert een rapporteringstolerantie van € 1.000 voor (individuele) onrechtmatige financiële transacties. Onrechtmatigheden die de rapporterings-tolerantie overschrijden, rapporteert de accountant in zijn verslag van bevindingen. Voor fraude is de rapporteringstolerantie nihil.

6. Review en onderzoek

6.1 De Departementale Accountant Dienst (DAD) van het Ministerie van I&M heeft de mogelijkheid tot het uitvoeren van een review bij de accountant van Niet-Veroorzaker. De accountant van Niet-Veroorzaker geeft de DAD volledige toegang tot zijn dossier (alle documenten en beschelden die verband houden met de betaling door Veroorzaker aan Niet-Veroorzaker in verband met het Aanrakingswerk).

6.2 Veroorzaker heeft de mogelijkheid tot het uitvoeren van eigen onderzoek bij Niet-Veroorzaker, waartoe Niet-Veroorzaker hem volledige toegang geeft tot het financiële dossier.

Nb. :

Aan begrippen die in het Samenwerkingsprotocol en de Projectovereenkomst zijn gedefinieerd en die eveneens in deze **Bijlage VII** worden gehanteerd, komt dezelfde betekenis toe als in het Samenwerkingsprotocol cq. Projectovereenkomst.

Bijlage IX: Toelichting op de model-projectovereenkomst betreffende de samenwerking bij de aanleg van een gezamenlijk infrastructureel kunstwerk; nr.....(ProRail B.V.) / nr.....(RIJKSWATERSTAAT)

**Toelichting op de model-Projectovereenkomst
betreffende de samenwerking
bij de Aanleg van een Aanrakingswerk**

[datum inwerkingtreding toelichting]

	Datum:	Voor akkoord:
mevrouw drs. M.W. Gout-Van Sinderen President-Directeur ProRail B.V.	<u>09/07</u> <u>2012</u>	
mede namens de heer ir. P.M.E. Dirix Directeur Operatie ProRail B.V.		
de heer mr. ing. J.H. Dronkers Directeur-Generaal Rijkswaterstaat	<u>11/7</u> <u>2012</u>	

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Gewijzigd Samenwerkingsprotocol	4
3	Aanbesteding en contractering.....	5
4	Verschillende Veroorzakers	7
5	Toelichting op de artikelen van de modelovereenkomst.....	8
	Algemeen.....	8
	Hoofdstukindeling.....	8
	<i>Optionele bepalingen</i>	8
	Aanhef.....	8
	Overwegingen	8
	Hoofdstuk 1 : Begrippen	9
	Artikel 1 : Begrippenlijst	9
	Hoofdstuk 2 : Kernbedingen.....	9
	Artikel 2 Omschrijving Aanrakingswerk	9
	Artikel 3 Planning	10
	Artikel 4 Kosten.....	10
	Hoofdstuk 3 Samenwerking.....	11
	Artikel 5 Samenwerkingsorganisatie.....	11
	Artikel 6 Acceptatie.....	11
	Artikel 7 Gewijzigde documenten	13
	Artikel 8 Communicatie.....	14
	Artikel 9 Geheimhouding	14
	Hoofdstuk 4 Conditionering	14
	Artikel 10 Grondvererving / eigendom	14
	Artikel 11 Publiekrechtelijke beschikkingen en maatregelen.....	15
	Artikel 12 Kabels en leidingen	16
	Artikel 13 Bodem- en waterbodemonverontreiniging.....	17
	Hoofdstuk 5 Uitvoering.....	18
	Artikel 14 Veiligheidsvoorschriften	18
	Artikel 15 Schade en aansprakelijkheid.....	18
	Artikel 16 Felteijk herstel en afhandeling van schade.....	19
	Hoofdstuk 6 Einde fase Aanleg, begin fase beheer	19
	Artikel 17 Deelvoittoeling/Oplevering	19
	Artikel 18 Verzekering	20
	Artikel 19 Onderhoud	20
	Artikel 20 Na-onderhoud	20

Artikel 21 Toedeling bediening van bruggen	20
Hoofdstuk 7 Financiële afwikkeling	20
Artikel 22 Rapportage, kostenverrekening en betaling	20
Artikel 23 Controle/accountantsverklaringen	20
Hoofdstuk 8 Slotbepalingen	21
Artikel 24 Duur van de Overeenkomst	21
Artikel 25 Opzegging Overeenkomst	21
Artikel 26 Toepasselijk recht	21
Artikel 27 Wijziging van de Overeenkomst	21
Artikel 28 Geschillen	21
Artikel 29 Bijlagen	22
Ondertekening	22

1 Inleiding

Op 15 december 2011 is het Samenwerkingsprotocol ProRail - Rijkswaterstaat in werking getreden (verder te noemen 'Samenwerkingsprotocol'¹), zijnde een vervanging van het eerdere onderlinge samenwerkingsprotocol uit 2001.

Aan het Samenwerkingsprotocol ligt een Samenwerkingsovereenkomst ten grondslag, op 24 augustus 2011 gesloten door de bestuurders van ProRail en RWS. Hierin is het beginsel verwoord van een efficiënte samenwerking tussen Partijen bij alle werken waarbij de rijks(vaar)wegen en de hoofdspoorwegen elkaar raken.

Om deze samenwerking te concretiseren per Aanrakingswerk, is een model Projectovereenkomst opgesteld, die een bijlage vormt bij het Samenwerkingsprotocol. In de Projectovereenkomst wordt het Samenwerkingsprotocol als **Bijlage I** opgenomen. Dit model moet worden gebruikt. Soms zijn er toelichtingen en optionele bepalingen opgenomen die als voorbeeld en handreiking kunnen dienen. Indien de optionele bepalingen niet gebruikt worden, dienen ze te worden verwijderd. Er zullen altijd bijzondere bepalingen van toepassing zijn op het desbetreffende te regelen Aanrakingswerk. Bij het inrichten van de Projectovereenkomst worden de begrippen gehanteerd die zijn opgenomen in het Samenwerkingsprotocol en in artikel 1 van de Projectovereenkomst.

2 Gewijzigd Samenwerkingsprotocol

Ten opzichte van het samenwerkingsprotocol van 2001 is het nieuwe Samenwerkingsprotocol verbeterd in de volgende opzichten. Er wordt een duidelijkere grens getrokken tussen de fase van Aanleg en die van Beheer, welke laatste fase ingaat na de realisatie, dan wel de voltooiing van een fysiek werk(onderdeel) van het Aanrakingswerk in kwestie. In de fase van Aanleg wordt het Veroorzakerbeginsel toegepast, wat zoveel inhoudt dat de Veroorzaker de kosten betaalt van de aanpassingen aan de infrastructuur in beheer bij de wederpartij, voor zover deze kosten een *noodzakelijk gevolg* zijn van de Aanleg van het geïntilleerde werk.

De kosten van de beheerder in de beheerfase komen volledig voor rekening van de desbetreffende beheerder, ook als het gaat om "vervanging" of "vernieuwing". De enige kostenpost die in de beheerfase nog voor rekening komt van de Veroorzaker is het zogenaamd Na-onderhoud tot maximaal drie jaar na de datum van realisatie, oplevering of deelvolttooiing van het Aanrakingswerk.

Het begrip Aanrakingswerk heeft een allesomvattende betekenis, te weten alle werkzaamheden aan de infrastructuur van de Veroorzaker, de werkzaamheden als noodzakelijk gevolg hiervan aan de daaraan rakende infrastructuur en tot slot ook bijkomende werkzaamheden direct

¹ Aan begrippen die in het Samenwerkingsprotocol of de model-Projectovereenkomst zijn gedefinieerd en die eveneens in deze toelichting worden gehanteerd, komt dezelfde betekenis toe als in het Samenwerkingsprotocol en de model-Projectovereenkomst

voortvloeiend uit de Infrastructuur van Veroorzaker (zoals werken van derden die worden geraakt).

In die zin moet ook het begrip Aanleg ruim worden uitgelegd.

Daarnaast is het begrip Beheer van belang. Aanrakingswerken hebben altijd een relatie met tenminste één al bestaande Infrastructuur. De daarvoor aangewezen wettelijk beheerder van een weg, vaarweg of spoorweg blijft beheerder van deze bestaande Infrastructuur, ook tijdens de uitbreiding of wijziging daarvan. In de context van het Samenwerkingsprotocol heeft Beheer alleen betekenis voor de kosten, niet voor de wettelijk opgelegde verantwoordelijkheid.

Het Veroorzakerbeginsel wordt niet toegepast op de kosten van het Beheer na de Aanleg van het Aanrakingswerk, zie hiertoe hoofdstuk 4 van het Samenwerkingsprotocol.

Als tweede punt kan worden genoemd het uitgangspunt voor samenwerking. Dit is niet meer bepaald door de vraag of de betrokken (kunst)werken boven of onder een bestaand kunstwerk worden aangelegd (onderdoorgangen en overbruggingen), maar door de vraag hoe de Aanlegper Aanrakingswerk, ongeacht de titel en vorm van het werk, het meest effectief en efficiënt op de markt kan worden gezet. De procesbeschrijving van bijlage I bij het Samenwerkingsprotocol dient hierbij gebruikt te worden. De opties uit deze procesbeschrijving zijn verder uitgewerkt en onderbouwd in hoofdstuk 3 van deze toelichting.

Tot slot is het de uitdrukkelijke bedoeling van Partijen om zo veel als mogelijk de "één-loket-gedachte" vorm te geven ten aanzien van externe contacten, met name contacten met de diverse (potentiële) Opdrachtnemers. Door per Aanrakingswerk een heldere onderlinge taak- en bevoegdheidsverdeling af te spreken, is voor Opdrachtnemers duidelijk, wanneer en voor welke onderdelen zij direct contact kunnen/moeten leggen met aangewezen functionarissen van RWS dan wel ProRail. Dit uitgangspunt heeft tot gevolg dat het mogelijk is dat slechts één Partij het hele Aanrakingswerk aanbesteedt, dus ook het deel ten behoeve van de wederpartij. Veelal zal de Veroorzaker de aanbesteder zijn en als enige Opdrachtgever optreden.

3 Aanbesteding en contractering

Het uitgangspunt of het Aanrakingswerk onder of boven een bestaande spoorweg wordt gemaakt, is los gelaten. Hierbij werd vooral gerefereerd aan de omvang en complexiteit die voor de aanpassing van de spoorweg ontstond. Als onder het spoor moest worden gegraven, gaf ProRail dit nooit uit handen, ook al betrof dit het maken van een "weg". Als daarboven werd gewerkt, kon dit wel.

Gebleken is dat per Aanrakingswerk de situatie enorm kan verschillen, waarbij ook per werk bijzondere afspraken tussen Partijen worden gemaakt over de wijze van aanbesteding en contractering. Per Aanrakingswerk moet worden gezocht naar een optimale organisatie. Soms leidt dit tot één aanbesteder en één Opdrachtgever voor het gehele Aanrakingswerk, soms

zullen beide partijen een elgen deel van het werk aanbesteden en zijn er twee Opdrachtgevers. Ook is mogelijk dat één partij één aanbesteding verzorgt voor beide Partijen, waarbij zij ook "namens" de andere partij aanbesteedt; deze optie is tot op heden echter nog niet gebruikt en zal dan ook niet verder uitgewerkt worden. Afhankelijk van de aanbesteding en contractering is er één, dan wel zijn er twee Opdrachtgevers. Elke keuze heeft zijn juridische en praktische gevolgen. Die worden vervolgens in de modelovereenkomst uitgewerkt.

Omdat het Samenwerkingsprotocol Aanrakingswerken betreft, waarmee alle soorten werken worden bedoeld die te maken hebben met (spoor)weg- en waterbouw, wordt in de Projectovereenkomst telkens eerst het bepaalde Aanrakingswerk beschreven: hoe ziet het eruit? Waar is het gelegen? Welke (water)weg en spoorweg zijn erbij betrokken?

Vervolgens begint de Projectovereenkomst met het vaststellen hoe de aanbesteding en contractvorming verloopt: welke afspraken hebben Partijen daarover gemaakt?

Vanuit deze twee startpunten, duiding van het Aanrakingswerk en bepalen door wie en hoe wordt aanbesteed en gecontracteerd, kan de Projectovereenkomst verder worden ingericht.

Rijkswaterstaat en ProRail zijn beide aanbestedende diensten. Rijkswaterstaat is aanbestedende dienst volgens Richtlijn 2004/18/EG en het Bao. ProRail is aanbestedende dienst volgens Richtlijn 2004/17/EG en het Bass, voor zover zij een daarin genoemde relevante activiteit uitoefent (artikel 2, lid 1 sub a Richtlijn 2004/17/EG).

Indien ProRail opdrachten aanbesteedt in het kader van het ter beschikking stellen van netten bestemd voor openbare dienstverlening op het gebied van vervoer per trein zijn Richtlijn 2004/17/EG en het Bass op deze aanbesteding van toepassing (art. 5 Richtlijn 2004/17/EG en artikel 5 Bass).

Artikel 9 Richtlijn 2004/17/EG en artikel 8 Bass bepalen welke voorschriften van toepassing zijn als het gaat om zogenaamde gemengde opdrachten.

Geadviseerd wordt per Aanrakingswerk voorafgaande aan de keuze van samenwerking bij de aanbesteding:

- 1 een afweging te maken om vast te stellen of er sprake is van één werk of twee (of meer) werken;
- 2 afhankelijk van de uitkomst op vraag 1 te bepalen dat er niet mag of wel kan worden gesplitst (splitsing van een opdracht om een opdracht aan de regels van het aanbestedingsrecht te onttrekken is verboden);
- 3 afhankelijk van de uitkomst op vraag 1 vast te stellen welke wettelijke regels op de aanbesteding(en) van toepassing zijn.

Afhankelijk van de gekozen vorm van samenwerking zijn er verschillende mogelijkheden voor aanbesteding.

Omdat uit de hoedanigheid van aanbestedende dienst, dan wel van aanbesteder rechten en plichten voortvloeien, is de keuze van belang en is het ook van belang deze keuze in de Projectovereenkomst exact te

formulieren en daarbij de scope van het aan te besteden deel van de desbetreffende Partij vast te leggen.

In het kader van de Samenwerkingsovereenkomst en het Samenwerkingsprotocol is het uitdrukkelijk de bedoeling dat zo veel als mogelijk wordt gewerkt met slechts één aanbestedder en dientengevolge met slechts één Opdrachtgever.

De contractvorm(en) waarin het Aanrakingswerk wordt aanbesteed, dient goed te worden vastgelegd.

4 Verschillende Veroorzakers

Er zijn drie varianten:

- 1 Alleen de (vaar)wegaanlegger (de minister van IenM, voor hem RWS) heeft een belang;
- 2 Alleen de spoorwegaanlegger (de minister van IenM, voor hem ProRail) heeft een belang;
- 3 Beide Partijen hebben een belang, dat wil zeggen beide Partijen leggen een Aanrakingswerk aan volgens de definitie van Aanleg.

In het laatste geval initiëren zowel RWS als ProRail de Aanleg van respectievelijk een (water)weg en een spoorweg. Pas als de noodzakelijke aanpassingen van het 'veroorzakende' werk voor andere infrastructuur niet samenvallen met de Aanleg van de laatst bedoelde infrastructuur, dient de Veroorzaker de kosten daarvan aan de Niet-Veroorzaker te betalen. Het is echter niet ondenkbaar dat beide Veroorzakers de kosten van hun 'eigen' Aanleg betalen en er op basis van het Veroorzakerbeginsel weinig meer valt te verrekenen.

Ook in dit geval is samenwerking nog steeds van groot belang om redenen van efficiency, waarbij te denken valt aan tijdwinst, de mogelijkheid van het hebben van één aanbestedder en Opdrachtgever en de beperking van hinder voor het scheepvaart-, weg- en spoorverkeer.

Daarnaast kan de Veroorzaker en/of de Niet-Veroorzaker ook besluiten om reeds geplande (onderhouds)werkzaamheden te laten meelften met de uitvoering van de Aanleg van een Aanrakingswerk. Daarmee is voor de Veroorzaker/Niet-Veroorzaker een zelfstandig belang gegeven, waarop het Veroorzakerbeginsel geen invloed heeft. Ieder draagt zijn eigen kosten.

In de overwegingen in de Projectovereenkomsten moeten deze belangen worden geduid, zodat er geen misverstand over is, geliet op de gevolgen voor de financiering. Is er één initiatiefnemer/Veroorzaker, dan is het Veroorzakerbeginsel slechts van toepassing op betalingen door deze ene Partij. Zijn twee Partijen Veroorzaker, dan is het Veroorzakerbeginsel van toepassing op twee Partijen en vindt verrekening plaats. Zie verder ook wat hierover in hoofdstuk 2 van het Samenwerkingsprotocol is geschreven.

5 Toelichting op de artikelen van de modelovereenkomst

Algemeen

Hoofdstukindeling

Ter bevordering van de leesbaarheid en ter clusterling van de afspraken binnen een bepaald onderwerp is in dit model gekozen voor toepassing van een hoofdstukindeling. Omdat aan dit model projectspecifieke afspraken als aanvulling (kunnen) worden toegevoegd, helpt de hoofdstukindeling de opsteller van de Projectovereenkomst bij de invoeging van de aanvullende bepaling(en) op een logische plek.

Optionele bepalingen

Waar de redacteur nog keuzes moet maken, dan wel vrij is om een bepaling al of niet op te nemen, is de tekst in de model Projectovereenkomst *schuin gedrukt*.

Aan de Projectovereenkomst mogen bepalingen worden toegevoegd indien dit nodig is voor het projectspecifiek maken van de Projectovereenkomst. De aanvullende bepalingen dienen wel in lijn te zijn met het Samenwerkingsprotocol en de model-Projectovereenkomst en voorafgaand aan ondertekening van de Projectovereenkomst getoetst te worden door de afdeling IMG van RWS en de afdeling GJZ van ProRail.

Aanhef

Bij de benoeming van de Partijen wordt de wettelijk, dan wel statutair vertegenwoordiger vermeld die handelt voor RWS respectievelijk ProRail. Daarbij is van belang dat deze vertegenwoordiger bevoegd is om de voorliggende Projectovereenkomst te ondertekenen, vaak afhankelijk van het investeringsbedrag dat met de uitvoering van het Aanrakingswerk is genoemd.

Overwegingen

In de overwegingen worden altijd vermeld de onderliggende afspraken voor de Projectovereenkomst, te weten de Samenwerkingsovereenkomst Rijkswaterstaat - ProRail en het Samenwerkingsprotocol. Als een tracébesluit de grondslag vormt voor het aan te leggen Aanrakingswerk, wordt dit vermeld, evenals aan welke Partij de uitvoering is opgedragen. Van groot belang is dat direct wordt aangegeven welke Partij Veroorzaker is, dan wel of beide Partijen Veroorzaker zijn.

Vervolgens wordt kort het Aanrakingswerk (of worden de Aanrakingswerken) vermeld, waarop de Projectovereenkomst betrekking heeft. In beginsel wordt ervan uitgegaan dat per Aanrakingswerk een Projectovereenkomst wordt gesloten, maar om praktische redenen kan de Projectovereenkomst ook betrekking hebben op meerdere Aanrakingswerken.

Dan volgen overwegingen met informatie over de wettelijke taken en bevoegdheden van Partijen.

Tot slot is vermeld welke vergunningen door Partijen moeten worden verleend om het Aanrakingswerk te mogen maken en hebben.

Deze bepalingen kan men eventueel beschouwen als een "wellicht ten overvloede", maar uit de praktijk blijkt dat het van belang is om deze toch op te nemen. Dit maakt de schrijvers en gebruikers ervan bewust dat er diverse verplichtingen zijn voor Partijen die rechtstreeks voortvloeden uit de wet en daarom geen onderdeel uitmaken van de Projectovereenkomst, ook niet als deze van toepassing zijn op de Aanleg van het Aanrakingswerk.

Hoofdstuk 1: Begrippen

Artikel 1: Begrippenlijst

Voor de begrippen die van belang zijn voor het kunnen lezen van de model Projectovereenkomst wordt in eerste instantie verwezen naar de al gedefinieerde begrippen in het Samenwerkingsprotocol. Verder zijn nog enkele extra begrippen opgenomen, relevant voor de Projectovereenkomst.

Let hierbij op Indlen sprake is van twee Veroorzakers.

Hoofdstuk 2: Kernbedingen

Artikel 2 Omschrijving Aanrakingswerk

In dit artikel wordt – op basis van de procesbeschrijving van bijlage 1 bij het Samenwerkingsprotocol - vastgelegd wie aanbestedder en Opdrachtgever is voor het geheel of een gedeelte van het Aanrakingswerk. Een aantal varianten is denkbaar (zie schema hieronder). Per variant kunnen aanvullende bepalingen mogelijk/nodig zijn.

Varianten:

	ProRail	Rijkswaterstaat
aanbestedder	1 gehele Aanrakingswerk 2 geen rol 3 gehele - Hoofdspoorweginfrastructuur 4 gehele - Hoofdspoorweginfrastructuur + deel (vaar)weg 5 deel - Hoofdspoorweginfrastructuur	1 geen rol 2. gehele Aanrakingswerk 3 gehele (vaar)weg 4 deel (vaar)weg 5 gehele (vaar)weg + deel - Hoofdspoorweginfrastructuur
Veroorzaker	1 Niet-Veroorzaker 2 voor een deel van het Aanrakingswerk 3 voor het gehele Aanrakingswerk	1 voor het gehele Aanrakingswerk 2 voor een deel van het Aanrakingswerk 3 Niet-Veroorzaker

	ProRail	Rijkswaterstaat
Opdrachtgever	1 geen rol	1 Opdrachtgever voor: gehele Aanrakingswerk
	2 Opdrachtgever voor gehele Aanrakingswerk	2 geen rol
	3 gehele	3 deel (vaar)weg
	Hoofdspoorweginfrastructuur	
	+ deel (vaar)weg	4 gehele (vaar)weg + deel
	4 deel	Hoofdspoorweginfrastructuur
	Hoofdspoorweginfrastructuur	

Afhankelijk van de gekozen variant worden de gevolgen daarvan voor de verdere inrichting van de samenwerking zowel in dit artikel zelf als in diverse andere bepalingen van de Projectovereenkomst vastgelegd, zoals met betrekking tot de 'samenwerkingsorganisatie', 'acceptatie' en ' (zie Hoofdstuk 3, Samenwerking). Dit geldt met name indien sprake is van twee Veroorzakers (1).

Artikel 3 Planning

Dit artikel en **Bijlage III** bevatten de uitwerking van wat in artikel 2 en in de overige bepalingen van de model-Projectovereenkomst wordt afgesproken over (leders) werkzaamheden, onderling overleg en tijdpad. De mijlpalen die RWS en ProRail overeenkomen ten aanzien van de planning van het Aanrakingswerk dienen goed te worden vastgelegd. Een gedetailleerde planning van de ontwerp-, uitvoerings- en onderhoudsfase van het Aanrakingswerk zal niet opgenomen kunnen worden, omdat deze onder meer afhangt van de contractvorm en de keuzes die een Opdrachtnemer maakt.

Artikel 4 Kosten

Veroorzakersbeginsel

Omdat het Veroorzakerbeginsel een cruciale rol speelt bij de samenwerking tussen ProRail en RWS, wordt ook dit geregeld bij de kernbedingen van de Projectovereenkomst.

Op grond van het Veroorzakerbeginsel is de Veroorzaker gehouden de Niet-Veroorzaker financieel te compenseren (zie paragraaf 2.4 van het Samenwerkingsprotocol). Zoals eerder aangegeven heeft de vaststelling van de Veroorzaker geen '1 op 1-relatie' met de gekozen wijze van samenwerking voor aanbesteding.

Artikel 4 regelt welke kosten van Niet-Veroorzaker voor vergoeding in aanmerking komen. In artikel 22 wordt geregeld hoe de betalingen moeten worden verricht.

Ramingen

Ramingen kunnen gedurende het project op verschillende tijdstippen worden gemaakt of aangepast, zolang zij maar voortgaan aan het werkelijk maken van de op deze raming gebaseerde kosten. In alle gevallen moet de raming tijdig zijn goedgekeurd door de Veroorzaker.

Hoofdstuk 3 Samenwerking

Artikel 5 Samenwerkingsorganisatie

In dit artikel nemen Partijen de afspraken op met betrekking tot de organisatie van de projectsamenwerking, welke afhankelijk is

- 1 van de keuzes die gemaakt worden in het kader van artikel 2
- 2 van de gemaakte keuze voor het Opdrachtgeverschap
- 3 de vaststelling van de Veroorzaker(s)
- 4 overige projectspecifieke keuzes

In het samenwerkingsartikel wordt verder bepaald welke prestaties Partijen moeten leveren om de gekozen vorm van samenwerking concreet te maken, bijvoorbeeld:

- hoe ziet de organisatie van het project eruit?
- wie levert welke informatie aan wie en wanneer?
- welke deadlines (met datum) worden gesteld?
- wat wordt geregeld in de Bijlagen?

De aanbesteder is in beginsel de Opdrachtgever.

Voor de samenwerking is van groot belang hoe de informatieoverdracht tussen partijen wordt geregeld en welke informatie wanneer van elkaar mag worden verwacht. Telkens moet hierbij worden bedacht dat de Projectovereenkomst uitsluitend de relatie regelt tussen RWS en ProRail en niet tussen RWS en/of ProRail en hun Opdrachtnemer.

Voor voorbeelden zij verwezen naar reeds gesloten Projectovereenkomsten.

Indien uit de (complexe) samenwerking voortvloeit dat een organisatieschema wenselijk is, zullen Partijen dit opnemen als **Bijlage VIII**.

Artikel 6 Acceptatie

Voor het bereiken en borgen van overeenstemming over de juistheid van informatie en documenten in (alle fasen van) het project is vereist dat in de Projectovereenkomst een basis is gelegd voor een procedure daarvoor.

Deze kan op detail worden uitgewerkt in **Bijlage XI**.

In feite valt de acceptatieprocedure onder te verdelen in drie onderdelen:

- 1 een onderdeel waarin RWS en ProRail onderling overeenstemming dienen te bereiken over de te publiceren aanbestedings- en contractdocumenten ten behoeve van de realisatie van het Aanrakingswerk;
- 2 een onderdeel waarin de Opdrachtnemer(s) documenten ter acceptatie dient/en voor te leggen aan Opdrachtgever, waarbij de niet-Opdrachtgever in de acceptatieprocedure betrokken dient te worden, en;
- 3 het onderdeel acceptatie dat ziet op de Deelvoltooiing/Oplevering van (een gedeelte van) het Aanrakingswerk door Opdrachtgever, waarbij de

niet-Opdrachtgever in haar rol van wettelijk beheerder betrokken dient te worden met het oog op het gebruik van het Aanrakingswerk in de beheerfase.

RWS en ProRail kunnen een onderling acceptatieplan als Bijlage bij de Projectovereenkomst opstellen. Dit is een ander acceptatieplan dan dat opgenomen wordt in de specificaties/contracteisen die gelden voor een Opdrachtgever. Het acceptatieplan dat geldt voor de Opdrachtgever betreft enkel de relatie Opdrachtgever-Opdrachtgever.

Alvorens aanbestedings- en contractdocumenten kenbaar gemaakt worden aan de markt, dienen RWS en ProRail overeenstemming te hebben bereikt over die bepalingen die zien op het Aanrakingswerk. Ten aanzien van dit onderdeel kunnen (detail)afspraken opgenomen worden in een acceptatieplan, maar de afspraken worden in principe al gedekt doordat alle relevante aanbestedings- en contractdocumenten door zowel ProRail als RWS geparafeerd dienen te worden alvorens ze "naar buiten" worden gebracht.

In de contractdocumenten tussen Opdrachtgever(s) en Opdrachtgever(s) worden over het algemeen acceptatieplannen opgenomen. In deze plannen staat verwoord welke documenten een Opdrachtgever ter acceptatie aan zijn Opdrachtgever moet voorleggen, waaraan die documenten dienen te voldoen, wanneer ze ter acceptatie ingediend dienen te worden en wanneer de Opdrachtgever erop dient te reageren.

Indien bijvoorbeeld RWS Opdrachtgever is van een te realiseren gedeelte spoorweg, zal in het acceptatieplan opgenomen zijn dat de Opdrachtgever bijvoorbeeld het ontwerp dient voor te leggen aan RWS. Belangrijk in de samenwerking tussen ProRail en RWS is echter dat de niet-Opdrachtgever tijdig wordt betrokken en tijdig kan terugkoppelen aan de Opdrachtgever. Stel dat RWS – indien zij als Opdrachtgever optreedt – een termijn van 15 dagen heeft (gecontracteerd) om tot acceptatie jegens de Opdrachtgever over te gaan, dan is het van groot belang dat ProRail – in haar rol van niet-Opdrachtgever – ook voldoende tijd heeft om te toetsen of het ontwerp voldoet. ProRail heeft zich in dit voorbeeld reeds geconformeerd aan de acceptatietermijn van 15 dagen omdat ProRail de contractdocumenten heeft geparafeerd. De praktijk wijst echter uit dat indien het ontwerp bij RWS terecht komt, het enige tijd kan duren voordat het ontwerp bij de juiste persoon van ProRail ter acceptatie wordt of kan worden voorgelegd en vervolgens weer teruggezonden wordt aan de juiste persoon binnen RWS, waardoor de termijn van 15 dagen soms niet meer gehaald kan worden.

Ondanks het feit dat RWS en ProRail acceptatietermijnen met de Opdrachtgever via de contractdocumenten overeengekomen zijn, is het derhalve van belang dat Partijen vastleggen binnen hoeveel dagen en aan wie zij te accepteren documenten aan elkaar doorsturen, dat aan dezelfde criteria voor acceptatie wordt getoetst als die voor de Opdrachtgever gelden volgens het contract.

Kortom, niet alleen een acceptatieplan Opdrachtgever-Opdrachtnemer, maar daarnaast een acceptatieplan RWS-ProRail. Andersom geldt dit ook voor het geval RWS stukken wil accepteren die zien op een gedeelte weg welk gedeelte weg is opgenomen in een contract waarvan ProRail Opdrachtgever is. Indien de niet-Opdrachtgever deel uitmaakt van een speciaal met betrekking tot het Aanrakingswerk ingericht projectteam, behoeft (wellicht) geen acceptatieplan te worden opgesteld, maar zullen werkafspraken met betrekking tot dit onderwerp gemaakt moeten worden.

In verband met de Deelvoltooiing/Oplevering geldt een bijzondere vorm van acceptatie in die zin dat Partijen het gerealiseerde werk gezamenlijk opnemen alvorens het in gebruik/ in dienst kan worden gesteld. Dit onderdeel van acceptatie kan tevens zien op de acceptatie van tijdelijke hulpconstructies en/of onderdelen van het Aanrakingswerk die in dienst worden gesteld/in gebruik worden genomen voordat sprake is van definitieve Deelvoltooiing/Oplevering. Dit acceptatie-onderdeel kan verwerkt zijn in het acceptatieplan Opdrachtgever-Opdrachtnemer, maar er kan ook een aparte procedure in de contractdocumenten opgenomen zijn voor Deelvoltooiing/Oplevering. Het is verstandig als Partijen in een acceptatieplan RWS-ProRail hier nadere afspraken over maken. Bijvoorbeeld afspraken over de termijn waarbinnen RWS dan wel ProRail de andere partij in kennis stelt van de opname datum, hoe wordt omgegaan met restpunten, enzovoorts.

Artikel 7 Gewijzigde documenten

Zoals hiervoor- bij de toelichting onder 6- is verwoord, dienen Partijen alvorens de aanbestedings- en contractdocumenten kenbaar worden gemaakt aan de markt consensus te bereiken over de inhoud van deze documenten. Deze consensus wordt vastgelegd door de aanbestedings- en contractdocumenten te parafieren. Indien een Partij na die parafiering wijzigingen wenst door te voeren als gevolg van bijvoorbeeld veranderd inzicht of beleid en de andere Partij akkoord gaat met die wijziging, komen de eventuele gevolgen in tijd/geld voor rekening van de Partij die de wijziging heeft voorgesteld.

Veroorzaker moet uit kunnen gaan van de juistheid van de informatie en/of documenten die de Niet-Veroorzaker hem verstrekt. Het kan echter zo zijn dat een wijziging nodig is in verband met geconstateerde tegenstrijdigheden in de aanbestedings- en/of contractdocumenten. Indien Niet-Veroorzaker er van uit mocht gaan dat de informatie die hij verstrekt had juist was en geen tegenstrijdigheden zou veroorzaken, komen de eventuele gevolgen in verband met de benodigde wijzigingen om de tegenstrijdigheid op te heffen, niet voor rekening van Niet-Veroorzaker.

In dit artikel wordt gesproken over de Veroorzaker en Niet-Veroorzaker. De reden daarvan is dat het hier gaat om de vraag wie de kosten draagt. Felteijk zal het hier gaan om Partijen in hun hoedanigheid van Opdrachtgever en niet-Opdrachtgever, omdat het stukken en wijzigingen daarop betreft die spelen in de relatie Opdrachtgever-Opdrachtnemer. Uitgangspunt daarbij is dat de Opdrachtgever in beginsel zijn medewerking

verleent aan de door niet-Opdrachtgever gewenste wijzigingen. De financiële gevolgen worden bepaald door de inhoud van dit artikel.

Artikel 8 Communicatie

In dit artikel wordt geregeld welke Partij verantwoordelijk is voor de communicatie, extern en intern. Als uitgangspunt geldt dat de Veroorzaker de communicatie verzorgt, maar het staat Partijen vrij om andere opties te kiezen, zoals het leggen van de zorg voor de communicatie bij iedere Partij afzonderlijk, gebaseerd op de wettelijke verantwoordelijkheid voor respectievelijk de (vaar)weg en het scheepvaart/wegverkeer, dan wel de spoorweg en het spoorverkeer. Een regeling op hoofdlijnen is voldoende, zolang de verantwoordelijkheden maar helder zijn.

In alle gevallen geldt dat de communicatie in onderling overleg plaatsvindt.

De opsteller kan ervoor kiezen om de uitgangspunten en concrete afspraken in een communicatieplan op te nemen en als **Bijlage VIII** toe te voegen.

Artikel 9 Geheimhouding

In dit artikel worden afspraken gemaakt over geheimhouding. Ook wordt hier geregeld dat de door een Partij aangedragen informatie ten behoeve van de andere Partij

- eigendom blijft van de verstrekkende partij;
- niet ter vrije beschikking staat van de ontvangende partij.

Hoofdstuk 4 Conditionering

Artikel 10 Grondvererving / eigendom

Partijen hebben de afspraak gemaakt dat de Veroorzaker de noodzakelijke grond voor de Aanleg van het Aanrakingswerk verwerft. Daartoe laat Veroorzaker de kadastrale gegevens vastleggen van de te verwerven grond. Impliciet staat hier ook dat de Veroorzaker de aankoopprijs betaalt. Een recht van opstal is niet per se vereist, maar het kan praktisch zijn als de juridische eigendomsgrenzen die van het wettelijk beheer volgen. Dat dit geen noodzakelijk vereiste is, blijkt alleen al uit het feit dat de eigendomsgrenzen niet altijd gelijk zijn aan die van het beheer. Het staat Partijen vrij om goederenrechtelijk de eigendom nader te regelen of niet.

Er kunnen privaatrechtelijke (eigendoms)rechten van derden in het geding zijn. De Veroorzaker is gehouden om regelingen te treffen met deze derden voor het vrijmaken van het bouwterrein (al of niet tijdelijk) en het betalen van eventuele schadevergoeding.

Overigens dient nadrukkelijk opgemerkt te worden dat alle privaatrechtelijke handelingen t.a.v. de grond(eigendom) namens de Staat door het Rijksvastgoed en ontwikkelingsbedrijf (RVOB) worden verricht. Alvorens bijvoorbeeld afspraken over opstalrechten of het in gebruik geven van staatsgrond worden gemaakt, moet RWS dus toestemming hebben van het RVOB.

Bij verwerving of vervreemding van grond(eigendom) door ProRail is te allen tijde de schriftelijke goedkeuring van Railinfratrust B.V. vereist.

Artikel 10 lid 4 en 5 geven aan dat Partijen voorwaarden overeenkomen met betrekking tot de wijze van het ter beschikking staan en de wijze van betreden van de gronden. De voorwaarden kunnen bijvoorbeeld exacte data omvatten, de werkzaamheden die wel of niet verricht mogen worden op de grond, in welke staat de grond dient te zijn bij afloop van het noodzakelijk gebruik enzovoorts.

Artikel 11 Publiekrechtelijke beschikkingen en maatregelen

Binnen de relatie (contracten) tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer wordt doorgaans afgesproken wie de beschikkingen aanvraagt. Vaak geeft de Opdrachtgever deze taak uit handen aan de Opdrachtnemer. In de Projectovereenkomst wordt deze relatie niet geregeld.

In de Projectovereenkomst is de Opdrachtgever, zijnde RWS en/of ProRail, verantwoordelijk gemaakt voor de aanvragen, hetgeen uiteraard niet uitsluit dat vervolgens de Opdrachtnemer hiervoor verantwoordelijk wordt.

De tenaamstelling is opgenomen, omdat RWS in het kader van DBFM de vergunningen op grond van de Spoorwegwet (en andere eveneens) graag op naam gesteld ziet van de Opdrachtnemer, nu de Opdrachtnemer bij uitstek de vergunning dient na te leven. Hoewel deze Opdrachtnemer in de beheerfase niet uit beeld is, omdat hij verantwoordelijk is gemaakt voor het langdurig onderhoud, is toch gekozen voor tenaamstelling voor de beheerfase op naam van RWS. De wettelijk beheerder is namelijk de constante factor en de direct belanghebbende, niet de Opdrachtnemer. Ook kan de Opdrachtnemer failliet gaan of te maken krijgen met rechtsopvolging. Dit zijn zaken die de wettelijk beheerder niet raken, nu de tenaamstelling is "aan Rijkswaterstaat in hoedanigheid van beheerder van de (vaar)weg". Daarmee is het vinden van de vergunninghouder en daarmee de naleving van de vergunning verzekerd.

Verkeersmaatregelen

Spoorwegen:

Omdat het proces voor het toekennen van buitendienststellingen langdurig en complex is, is het nodig om tijdig (ten minste 18 maanden tevoren) een aanvraag in te dienen. De aanvraag wordt – conform wet- en regelgeving – beoordeeld, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de al toegekende capaciteit aan de spoorvervoerders en de ruimte die er is voor ongeplande naast geplande buitendienststellingen.

Wegen/Vaarwegen:

Het proces voor het aanvragen en verkrijgen van tijdelijke onttrekkingen of omlidings van Weg/Vaarweg, is minder langdurig en complex dan van buitendienststellingen van het spoor, maar dient eveneens tijdig in gang gezet te worden. De aanvraag wordt – conform wet- en regelgeving – beoordeeld, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de gerechtvaardigde belangen van het Weg- en Vaarwegverkeer.

Artikel 1.2 Kabels en leidingen

Dit artikel verklaart dat Partijen alle door hen – namens de Minister van Infrastructuur en Milieu- verleende vergunningen voor het leggen en in stand houden van kabels en leidingen ten gevolge van de Aanleg van het Aanrakingswerk zullen intrekken, dan wel wijzigen (zie in dat kader ook de toelichting hierboven bij artikel 10, Grondverwerving / eigendom). Voor ProRail betreft het hier de vergunning ex artikel 19 Spoorwegwet. Voor RWS betreft het hier de vergunningen ex artikel 2 Wet beheer Rijkswaterstaatswerken en/of artikel 6.12 Waterbesluit.

De vaststelling van eventuele schadevergoedingen aan derden geschiedt conform:

- de 'Overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied' d.d. 10 februari 1999, Staatscourant 1999, nr 97 (verder genoemd "Overeenkomst 1999");
- de regels van de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegwerken 1999, Staatscourant 1999, nr 97 (verder genoemd "NKL 1999");
- de Telecommunicatiewet (verder genoemd: "Tw").

Aanpassingen aan overige kabels en leidingen derden

Voor zover sprake is van aanpassingen (waaronder verleggen, verwijderen en beschermen) van kabels en leidingen, niet zijnde kabels behorend tot een openbaar elektronisch communicatienetwerk zoals bedoeld in artikel 1.1. sub h Tw, geldt als uitgangspunt dat de betreffende

vergunningverlener(s) de desbetreffende vergunning intrekt/intrekken. Dit kan dus zowel Veroorzaker als Niet-Veroorzaker als – bij overlap van 'beheersgebieden' - beiden betreffen.

De vraag is in dergelijke gevallen welke schaderegeling van toepassing is, de NKL 1999 of de Overeenkomst 1999; het beheersgebied van de Niet-Veroorzaker kan namelijk – behoudens bij overlap – buiten het 'beheersgebied' van de Veroorzaker liggen. Hierin is bij de totstandkoming van de NKL 1999 en Overeenkomst 1999 niet voorzien.

Inmiddels is in overleg tussen ProRail en RWS vastgelegd dat voor zover het betreft het 'beheersgebied' van RWS óf ProRail de betreffende vergunningverlener de vergunning intrekt en uit dien hoofde de NKL 1999 toepast (ongeacht wie Veroorzaker is), en niet de Overeenkomst 1999.

Als bijvoorbeeld door aanleg van een nieuwe weg het spoor aangepast moet worden, welk spoor buiten het 'beheersgebied' van RWS ligt, dan zal ProRail – indien ter plaatse een kabel en/of leiding (niet zijnde een kabel van een openbaar elektronisch communicatienetwerk, zoals bedoeld in artikel 1.1. sub h Tw) ligt die aangepast dient te worden - de vergunning intrekken.

Niet in alle gevallen is echter mogelijk de vergunning in te trekken. De intrekking van de vergunning kan alleen op grond van de in de vergunning (limitatief) opgesomde beëindigingsgronden. Indien intrekking van de vergunning niet mogelijk is, zal per geval door Partijen bekeken worden hoe de schadevergoeding voor het aanpassen van kabels en leidingen moet worden toegepast.

De kosten (behandelkosten en eventueel uitgekeerde schadevergoedingen) van de Niet-veroorzaker komen op grond van het Veroorzakersbeginsel ten laste van de Veroorzaker.

Aanpassingen aan kabels en leidingen van ProRail en Rijkswaterstaat

Omdat kabels en leidingen van ProRail en/of RWS per definitie onderdeel zijn van de desbetreffende infrastructuur, is elke aanpassing van deze kabels en leidingen een aanpassing van de (vaar)weg en de spoorweg. Daarop zijn de afspraken uit het Samenwerkingsprotocol van toepassing, zodat deze aanpassing volledig wordt vergoed door de Veroorzaker.

Aanpassingen aan kabels op grond van de Telecommunicatiewet

Voor zover sprake is van het nemen van maatregelen (waaronder verleggingen) ten aanzien van kabels van een openbaar elektronisch communicatienetwerk, zoals bedoeld in artikel 1.1. sub h Tw geldt als uitgangspunt dat de Opdrachtgever het verzoek tot het nemen van maatregelen verstuurt. Indien de Opdrachtgever aangemerkt kan worden als gedoogplichtige zoals bedoeld in artikel 5.8 Tw, komen de kosten van de te nemen maatregelen voor rekening van de telecomaanbieder. Zo'n gedoogplicht geldt voor de rechthebende, oftewel de eigenaar en/of zakelijk gerechtigde van de grond waarin de kabel is gelegen, of voor de wettelijk beheerder van zowel de betreffende openbare als niet-openbare grond o.g.v. art 5.2 Tw. Per geval zal door Partijen bekeken worden op welke wijze artikel 5.8 Tw in samenhang met de vigerende jurisprudentie moet worden toegepast.

Artikel 13 Bodem- en waterbodemonverontreiniging

In dit artikel wordt naast Veroorzaker ook gesproken over veroorzaker (met 'kleine letter'). Het laatste begrip is afkomstig uit de Wet bodembescherming, niet te verwarren met het begrip Veroorzaker dat in de Projectovereenkomst is gedefinieerd.

Net als in het Protocol 2001 is in dit Samenwerkingsprotocol een standaardregeling voor (de kosten van) onderzoek en eventuele sanering/aanpassing van (water)bodems opgenomen. Immers moet in een project duidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor de eventuele saneringskosten om vertraging in de projectuitvoering te voorkomen.

Net als in het Protocol 2001 is nu opgenomen dat kosten van een eerste (water)bodemonderzoek (teneinde te onderzoeken of sprake is van een (ernstige) verontreiniging) gewoon gerekend moeten worden tot de uitvoeringskosten en voor rekening komen van de Veroorzaker als initiatiefnemer van het betreffende project.

Tevens kan de betreffende (waterbodem)eigenaar onder de vigerende wet- en regelgeving - in het geval géén sprake is van ernstige bodemonverontreiniging maar slechts van vernielde bodemkwaliteit - nog steeds ervoor kiezen om de betreffende verontreiniging niet te saneren of aan te passen. Indien echter de Aanleg van een Aanrakingswerk (op Initiatief van de Veroorzaker) tot gevolg heeft dat de betreffende (niet-ernstige) verontreiniging waarvan de Niet-Veroorzaker eigenaar is

noodzakelijkerwijs toch gesaneerd dan wel aangepast moet worden, terwijl vlgerende wet- en regelgeving hem daartoe niet dwingen, zijn de kosten voor deze sanering cq. aanpassing voor rekening van de Veroorzaker.

Ten opzichte van het Protocol 2001 is in de huidige tekst expliciet de mogelijkheid van verontreinigde waterbodern opgenomen. Dit hangt samen met de Inwerkingtreding van de Waterwet op 22 december 2009. De mogelijkheid van kostenverhaal bij de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen (SBNS) is daarentegen juist niet opgenomen, omdat RWS geen rechtstreeks beroep kan doen op de voorwaarden van de SBNS (ProRail wél) en dit uitsluitend betrekking heeft op het mogelijk kostenverhaal. In deze Overeenkomst dienen ProRail en RWS echter uitsluitend vast te leggen wie van beide Partijen een verantwoordelijkheid heeft indien dit niet rechtstreeks uit de wet- en regelgeving voortvloeit.

Ook is in de tekst beter aangesloten bij de milieuwetgeving, volgens welke de verantwoordelijkheden voor de (bekostiging van de) sanering/aanpassing van (ernstige) verontreiniging in beginsel bij de veroorzaker van de betreffende verontreiniging ligt. In de gevallen waarin deze niet bekend is, ligt deze verantwoordelijkheid bij de eigenaar van de betreffende (water)bodem waarin zich de verontreiniging bevindt. Hiervoor zij verwezen naar de relevante bepalingen in de wetgeving, met name artikel 43 lid 2 van de Wbb en artikel 5.17 van de Waterwet, waaruit kan worden afgeleid wie van beiden – zo nodig na verkrijging van een toereikende beschikking van het bevoegde gezag – de sanering dient uit te voeren en te bekostigen. Ook het mogelijke kostenverhaal tussen beiden is daarin geregeld. Indien op ProRail op grond van genoemde wet- en regelgeving de sanerings(kosten)plicht rust, zal ProRail trachten de sanering(skosten) hiervan bij Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen (SBNS) te leggen, of rechtstreeks trachten te verhalen op de veroorzaker van de betreffende verontreiniging.

Welke Partij de sanering daadwerkelijk uitvoert, hangt af van de afspraken die Partijen in dit kader onderling maken, voorafgaand of tijdens de uitvoering van deze Overeenkomst. Deze afspraken kunnen eventueel aan dit (water)bodemartikel of als Bijlage bij deze Overeenkomst worden toegevoegd, of in een nadere overeenkomst worden vastgelegd.

Hoofdstuk 5 Uitvoering

Artikel 14 Veiligheidsvoorschriften

Het artikel spreekt voor zich.

Artikel 15 Schade en aansprakelijkheid

In dit artikel is een verdeling van de aansprakelijkheid geregeld, alsmede een beperking van de aansprakelijkheid voor de Niet-Veroorzaker. In beginsel geldt het Veroorzakersbeginsel. Echter, in geval van een toerekenbare tekortkoming van de kant van de Niet-Veroorzaker in de naleving van de Projectovereenkomst is het onredelijk om de schade die daaruit voortvloeit (geheel) voor rekening van de Veroorzaker te laten.

Wanneer sprake is van opzet en/of bewuste roekeloosheid is de Niet-Veroorzaker jegens de Veroorzaker gehouden alle schade te vergoeden die hiervan het gevolg is. Derhalve ook in gevallen dat de Niet-Veroorzaker opzettelijk of bewust roekeloos handelt bij de inschakeling van hulppersonen en/of zijn Opdrachtnemer.

Wanneer sprake is van een andere toerekenbare tekortkoming, bijvoorbeeld een verwijtbare fout in de informatieverstrekking aan Veroorzaker, is de Niet-Veroorzaker jegens de Veroorzaker gehouden de schade te vergoeden die hiervan het gevolg is tot maximaal de totaal som van de door de Niet-Veroorzaker ten behoeve van de Veroorzaker werkelijk gemaakte kosten voor projectmanagement-, administratie- en toezichtkosten per Aanrakingswerk. Het gaat hierbij dus om het totaalbedrag (voor projectmanagementkosten, administratiekosten en toezichtkosten) dat aan *het einde van het project* door de Niet-Veroorzaker gefactureerd is.

Artikel 16 Feltelijk herstel en afhandeling van schade

Het artikel regelt wie feltelijk de schade herstelt die ontstaat gedurende de fase van Aanleg van het Aanrakingswerk. Dit feltelijk herstel heeft op zich geen invloed op de betaling van de kosten daarvan.

Hoofdstuk 6 Einde fase Aanleg, begin fase beheer

Artikel 17 Deelvoltooiing/Oplevering

Lid 1 regelt dat alvorens (een deel van) het Aanrakingswerk in dienst wordt gesteld/ in gebruik wordt genomen, dat formele acceptatie van zowel ProRail als RWS nodig is. Een en ander kan worden vastgelegd in het acceptatieplan RWS-ProRail. De vereisten voor acceptatie bij Deelvoltooiing/Oplevering dienen verwoord te zijn in de contractdocumenten die bindend zijn voor de Opdrachtnemer. Voor werkonderdelen gecontracteerd volgens DBFM is dit het moment voorafgaande aan het afgeven van een Deelvoltooiingscertificaat, voor werkonderdelen volgens overige contracten is dit het moment voorafgaande aan de formele Oplevering. Indien sprake is van een DBFM-contract wordt namelijk niet gesproken over "oplevering van een werk". Niet het werk is de geleverde prestatie op grond van een DBFM-contract, maar "beschikbaarheid", in dit geval van een weg of vaarweg. Indien een deel van het Aanrakingswerk door de Opdrachtnemer is voltooid, wordt door de Opdrachtgever een "deelvoltooiingscertificaat" aan de Opdrachtnemer verstrekt. Dit heeft dezelfde betekenis als de acceptatie van een opgeleverd werk.

Lid 2 regelt daarvoor de mogelijkheid van het doen van een vooropname.

Lid 3 regelt hoe om dient te worden gegaan met eventuele gebreken.

Tijdens de fase van Aanleg van het Aanrakingswerk wordt het Onderhoud door of namens Opdrachtgever geregeld. Deze tijdelijke onderhoudswerkzaamheden lopen af op het moment dat de fase Aanleg overgaat in die van Beheer. Hierop ziet lid 5.

Lid 6 regelt dat de Niet-Opdrachtgever in verband met de beheer- en onderhoudstaak die hij heeft, de beschikking dient te hebben over alle documenten die hierop zien zodat hij bijvoorbeeld rechtstreeks de garanties in kan roepen die eventueel gelden. Opdrachtgever draagt ervoor zorg dat de Opdrachtnemer op de hoogte is van het feit dat de garantiebewijzen en dergelijke worden overgedragen aan de wettelijk beheerder en dat die beheerder de Opdrachtnemer ten aanzien daarvan aan zijn verplichtingen kan houden.

Artikel 18 Verzekering

Dit artikel is nieuw ten opzichte van het Protocol 2001 en benadrukt het belang van het afsluiten van een CAR verzekering (en onder omstandigheden een Verborgen Gebreken Verzekering) door Opdrachtnemer.

Artikel 19 Onderhoud

De wettelijke beheergrenzen volgen uit de wet. Bij Aanrakingswerken is er echter vaak sprake van overlap van beheergebieden. De grenzen van het gerealiseerde Aanrakingswerk dienen derhalve uiterlijk bij Deelvoltooiing/Oplevering te worden vastgelegd. De beheerder heeft de onderhoudsplicht, maar kan deze onderhoudsplicht feitelijk door een ander laten uitvoeren; hierop ziet lid 5 van dit artikel.

Artikel 20 Na-onderhoud

Indien sprake is van Na-onderhoud komt dit Na-onderhoud voor rekening van Veroorzaker. Partijen leggen in dit artikel de keuze vast tussen afkoop ineens, of betaling naar werkelijk gemaakte kosten, echter uitsluitend voor zover de kosten van het Na-onderhoud aangetoond kunnen worden door Niet-Veroorzaker. De startdatum van de periode van Na-onderhoud gaat in op de datum die is bepaald in artikel 17, leden 5 en 6.

Artikel 21 Toedeling bediening van bruggen

Indien bij een Aanrakingswerk sprake is van beweegbare bruggen dienen Partijen ten aanzien van de bediening ervan een specifieke afspraak vast te leggen, welke op detailniveau aansluit bijde meer algemene afspraken uit paragraaf 4.7 van het Samenwerkingsprotocol. Een toereikende bepaling kan in de Projectovereenkomst worden opgenomen, of in een nadere overeenkomst.

Hoofdstuk 7 Financiële afwikkeling

Artikel 22 Rapportage, kostenverrekening en betaling

Het artikel regelt de wijze van betaling van de kosten, waarvoor de Veroorzaker verplicht is deze aan de Niet-Veroorzaker te vergoeden, op grond van het Veroorzakerbeginsel als gecodificeerd in het Samenwerkingsprotocol.

Artikel 23 Controle/accountantsverklaringen

Hierin is bepaald hoe Partijen een objectieve controle borgen op de financiële afwikkeling van de uitvoering van het project, uitsluitend voor dat

deel waarbij Partijen jegens elkaar financiële verplichtingen hebben. Daartoe zullen Partijen het controleprotocol van **Bijlage VII** benutten wat zij uitsluitend ten behoeve van Partijen hebben opgesteld, maar ook de accountant heeft op grond van zijn wettelijke taak een rol bij de uitvoering hiervan. Artikel 23 geeft aan dat de controleverklaring binnen vier/zes maanden ingediend moet worden. Bij voorkeur wordt de verklaring zo spoedig mogelijk ingediend. De periode van zes maanden geldt slechts voor de gevallen dat het niet anders kan.

Hoofdstuk 8 Slotbepalingen

Artikel 24 Duur van de Overeenkomst

Dit artikel spreekt voor zich.

Bepalingen die naar hun aard bestemd zijn om ook na afloop van de Projectovereenkomst voort te duren, behouden ook na de duur van de Projectovereenkomst hun werking. Daarbij moet gedacht worden aan bepalingen over geheimhouding, de geschillenregeling en het toepasselijk recht, maar ook de beheertekeningen die als Bijlage bij de Projectovereenkomst zijn gevoegd.

Artikel 25 Opzegging Overeenkomst

Lid 1 bepaalt in welk gevallen de Veroorzaker de Overeenkomst kan opzeggen. In lid 2 worden de gevolgen voor de Niet-Veroorzaker geregeld, indien de Veroorzaker inderdaad de Overeenkomst opzegt.

Opzegging van de Overeenkomst staat los van de mogelijkheid voor de ene Partij om de Projectovereenkomst op grond van het Burgerlijk Wetboek te ontbinden indien de wederpartij zijn verplichtingen uit de Projectovereenkomst blijvend niet (tijdig) nakomt/kan nakomen. Raadpleeg in dat geval een jurist voor nader advies.

Artikel 26 Toepasselijk recht

Het artikel spreekt voor zich en de inhoud ligt voor de hand aangezien Partijen uitsluitend in Nederland opereren.

Artikel 27 Wijziging van de Overeenkomst

Dit artikel regelt dat en op welke wijze Partijen de Projectovereenkomst kunnen wijzigen. Omdat de Bijlagen onderdeel uitmaken van de Projectovereenkomst geldt dit dus ook voor te wijzigen Bijlagen. Indien een Bijlage na ondertekening van de Projectovereenkomst moet worden gewijzigd, zal deze - na parafering ervan door beide Partijen - als gewijzigde Bijlage bij de Projectovereenkomst worden gevoegd.

Artikel 28 Geschillen

Het artikel regelt wanneer een geschil optreedt en hoe Partijen kunnen bereiken dat dit geschil wordt beslecht. Daarbij is alleen een interne geschillenprocedure opgevoerd, waarbij het Strategisch Alliantie Overleg, verantwoordelijk voor de Samenwerkingsovereenkomst, in laatste instantie beslist. Deze beslissing is voor Partijen bindend.

Wat betreft de kosten van de geschillenprocedure wordt afgeweken van het Veroorzakerbeginsel. Partijen dragen ieder hun elgen kosten.

Artikel 29 Bijlagen

De bij de Projectovereenkomst behorende Bijlagen dienen te worden vermeld met titel, datum van ondertekening, naam van de ondertekenaars en eventueel kenmerk

Ondertekening

De Overeenkomst wordt ondertekend door de bevoegde vertegenwoordigers van de Staat, c.q. van ProRail B.V. De bevoegdheid moet blijken uit de wet en de van toepassing zijnde volmachten.