

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

met betrekking tot ontwerp en realisatie van onderdoorgang Maartensdijksweg-Hilversum

Partijen:

De volgende partijen sluiten een duurzame samenwerkingsovereenkomst met elkaar:

1. **ProRail**, gevestigd en kantoorhoudende te Utrecht ,
te dezen vertegenwoordigd door H. Homan.
2. **BAM Infra BV**, gevestigd en kantoorhoudende te Gouda,
te dezen vertegenwoordigd door A.W.M. Siemes

hierna gezamenlijk aan te duiden als: '**Wij**' en ieder voor zich als '**ProRail**', respectievelijk '**BAM**'.

Achtergronden van onze overeenkomst

- De erkenning TunnelAlliantie is de onderlegger van deze samenwerkingsovereenkomst tussen ProRail en BAM;
- ProRail heeft in samenspraak met Gemeente Hilversum voor het realiseren van de onderdoorgang Maartensdijkseweg in Hilversum ('het Werk') een aanbesteding georganiseerd, op grond waarvan ProRail voornemens is het ontwerp en de realisatie van het Werk op te dragen aan BAM.
- Het Werk bestaat uit twee fasen, waarbij fase 1 het Voorlopig en Definitief Ontwerp omvat en fase 2 het Uitvoeringsontwerp en de realisatie.
- Wij hebben gezamenlijk (ProRail, Gemeente Hilversum, BAM) een plan van aanpak fase 1 en fase 2 opgesteld, waarin onder meer gedetailleerd is vastgelegd(i) wat we realiseren, (ii) hoe we dit met 3 teams organiseren (kernteam, escalatieteam en projectteam) (iii) vanuit welke kernwaarden we met elkaar werken (iv) welke processen en hulpmiddelen we inzetten (v) hoe we elkaar informeren en hoe we monitoren.
- Wij hebben op het moment van ondertekening van deze samenwerkingsovereenkomst fase 1 doorlopen en na overleg met de gemeente Hilversum en andere stakeholders hebben wij inmiddels het Definitief Ontwerp vastgesteld.
- Wij hebben op basis van dit Definitief Ontwerp een kostenprognose opgesteld.
- Wij verwachten gezamenlijk het Werk te kunnen realiseren binnen de kostenprognose.
- Wij hebben een droom, waarin we met betrekking tot het Werk op een nieuwe manier met elkaar samenwerken volgens het gedachtegoed 'Doen'¹, met als doel (i) samen een winstgevend en veilig project te realiseren binnen het budget, (ii) zo snel mogelijk de onveilige NABO aan de Maartensdijkseweg in Hilversum af te sluiten, (iii) daarbij zo veel mogelijk kansen voor ontwerp, veiligheid, kwaliteit en duurzaamheid toe te passen en (iv) ons gezamenlijke 'hogere doel' realiseren door in het Werk inclusie van de maatschappij (stakeholders) vorm te geven en (v) de leerervaringen in dit project te delen binnen onze eigen organisaties en het project te evalueren om te onderzoeken, hoe we onze leerervaringen in de toekomst zinvol inzetten, al dan niet in combinatie met elkaar; (vi) waarbij wij verwachten, dat deze manier van werken betere uitkomsten geeft, dan de traditionele aanpak en rolverdeling.
- Onze samenwerking baseren wij op vier pijlers, geïnspireerd door het gedachtegoed van 'Doen', te weten:
 - samenwerken;

¹ <https://projectdoen.nu>

- maximale klantwaarde;
- eerlijk geld voor eerlijk werk;
- voorspelbaarheid verloop van de uitvoering.
- Zowel ProRail als BAM onderschrijven deze uitgangspunten en wij beloven elkaar deze uitgangspunten daadwerkelijk in de praktijk te brengen.
- In deze duurzame samenwerkingsovereenkomst leggen wij onze onderlinge afspraken vast.
- Wij werken samen op basis van wederzijds respect, transparantie en vertrouwen.
- Wij maken vanuit gelijkwaardigheid afspraken in een dynamisch model, dat we hierna in artikel 1 toelichten. Centraal staat de mentaliteit en instelling, dat we dingen samen oplossen. Eventuele problemen lossen we samen op, we hebben daar geen derden voor nodig, maar zijn 'mensch' genoeg om dit vanuit de inhoud zelf te doen.
- Wij werken niet vanuit een traditionele contractuele relatie, maar zetten gezamenlijk de schouders eronder vanuit de inhoud en het totale projectbelang en we maken onze eigen 'regelgeving', die in essentie bestaat uit 7 'tegeltjes', zoals beschreven in artikel 3.
- Wij zijn van mening, dat openheid en duidelijkheid over de wederzijdse verwachtingen het meest bijdragen aan het vergroten en bestendigen van wederzijds vertrouwen.
- Wij kiezen ervoor om deze samenwerkingsovereenkomst zo veel mogelijk in gewone taal op te stellen. Juridische termen en jargon gebruiken we alleen als het echt nodig is.
- Wij kennen elkaar doordat we in fase 1 op de hierboven omschreven manier effectief en plezierig met elkaar hebben samengewerkt, we hebben de tijd genomen om te delen wie wij zijn en wat belangrijk voor ons is in onze samenwerking, zodat voor ons en anderen duidelijk is wat onze intenties zijn en waarop onze afspraken zijn gebaseerd.
- Deze samenwerkingsovereenkomst heeft de focus op (goede) samenwerking en fungeert daarbij als leidraad. Deze heeft dus niet als primair doel het indekken tegen risico's. Wij geloven dat deze aanpak leidt tot betere resultaten.

WIJ HEBBEN HET VOLGENDE MET ELKAAR AFGESPROKEN:

Artikel 1 – Structuur van deze samenwerkingsovereenkomst

- 1.1 Deze samenwerkingsovereenkomst bestaat uit een vast gedeelte, te weten deze overeenkomst en de volgende documenten:
 - 01_TAHI-PLA-001 Plan van Aanpak r2.0
 - 02_TAHI-PLA-001 Plan van Aanpak Fase 2 r3.0
 - 03_TAHI Definitief ontwerp _ rA _ 18-1-2022
 - 04_VERI-tabel 2022-01-25
 - 05_Verificatieplan per eis 2022-01-25
 - 06_CIT.00040.05.09 - TA Hilversum Begroting realisatie fase 2 - v03
 - 07_Prognose TAHI, NABO Maartensdijkeweg 2021-12-20, incl bandbreedteen een dynamisch gedeelte (levend document), te weten de van tijd tot tijd aan te vullen (werk)afspraken die we met elkaar vastleggen in Relatics en Sharepoint.
- 1.2 De hierboven genoemde documenten maken een integraal onderdeel uit van onze samenwerkingsovereenkomst.
- 1.3 In aanvulling op de onder 1.1 genoemde documenten maken wij in deze samenwerkingsovereenkomst aanvullende afspraken; vanwege de leesbaarheid benoemen wij in deze samenwerkingsovereenkomst enkele kernelementen uit deze documenten.
- 1.4 We zijn het er over eens dat de erkenning vanuit de TunnelAlliantie van toepassing is op deze samenwerkingsovereenkomst, maar de prestatielijn en andere TA specifieke afspraken niet.

Artikel 2 – Wat willen wij samen bereiken en hoe?

2.1 Iedere belanghebbende krijgt in onze samenwerking wat de betreffende organisatie belangrijk vindt:

- De Gemeente Hilversum krijgt een ODG die past in de wensen, de gemeente ontwerpt zelf mee;
- ProRail krijgt een vrije spoorkruising en een project met een aanzienlijke doorlooptijd verkorting ten opzichte van de snelste standaardoplossing door het integraal uitwerken van de behoefte, het ontwerp, de samenwerkingsovereenkomst en de realisatie;
- BAM levert resp. krijgt eerlijk werk voor eerlijk geld, draagt met dit project bij aan het oplossen van (maatschappelijke) knelpunten en de mogelijkheid om met deze nieuwe manier van werken te ontwikkelen en deze in meer situaties toe te passen.
- ProRail, BAM en de gemeente geven maximaal invulling aan stakeholder value en duurzaamheidsoptimalisaties

Artikel 3 – Waar staan we voor – onze tegeltjes

3.1 De volgende ‘tegeltjes’ hebben wij in het proces, dat vooraf ging aan het sluiten van deze samenwerkingsovereenkomst, samen geïdentificeerd en benoemd als zijnde essentieel en dragend voor onze samenwerking:

- 1 Onderling vertrouwen is de basis
- 2 Open en transparant zijn
- 3 Kwetsbaarheid durven tonen
- 4 Discussies op een gezonde manier voeren (agree to disagree)
- 5 Investeren in het kennen van elkaars belangen
- 6 Jouw succes = mijn succes!
- 7 Gezamenlijke resultaten creëren met ‘best for project mentaliteit’

3.2 De voordelen van onze samenwerking ervaren we gezamenlijk, net als de nadelen. We werken als één team en kennen en geven invulling aan elkaars belangen.

Artikel 4 – Wanneer zijn we tevreden?

- 4.1 Op korte termijn zijn we tevreden als sprake is van ‘eerlijk geld voor eerlijk werk’, als we de scope halen binnen tijd en geld, in een goede samenwerking met de focus op het totale projectbelang en we daarbij rekening houden met de belangen van eenieder in het samenwerkingsteam (‘jouw belang is mijn belang’). Zodat er na afloop gezamenlijke trots & tevredenheid is.
- 4.2 Op lange termijn (periode van 5 jaar na afloop) zijn we tevreden als we nog steeds trots & tevreden zijn, er geen sores zijn geweest na oplevering, als we deze nieuwe manier van werken vaker succesvol hebben toegepast en dit een alternatief is voor de traditionele aanpak, waardoor wij samen meer bijdragen aan de maatschappij.

Artikel 5 – Aanvullende afspraken

5.1 Over de volgende onderwerpen maken we (werk)afspraken in aanvulling op de in artikel 1.1 genoemde documenten:

Oplevering en onderhoudstermijn: Op het moment dat alle eisen uit de VERI-tabel geverifieerd zijn en TIS een verklaring verstrekt heeft dat zij geen reden heeft om aan te nemen dat het Werk gebreken heeft (de ‘verklaring van geen bezwaar’), plannen we een opnemingsronde om het Werk te schouwen. Na de opnemingsronde wordt het Werk in gebruik genomen. Na verhelpen van de restpunten is het Werk opgeleverd.

Na ingebruikname van het Werk geldt een onderhoudstermijn van 3 maanden. Gedurende deze periode worden (kleine) gebreken aan het Werk verholpen. Met de afloop van de onderhoudstermijn en acceptatie van het opleverdossier eindigt de samenwerking en stellen wij de eindafrekening op.

Vooruitlopend op de oplevering vindt, na realisatie van de spoormoot in de Treinvrije Periode, vroegtijdige ingebruikname van het spoor plaats. De onderhoudstermijn hierop is 14 dagen.

Garantie: Op het moment van ingebruikname van het spoor en bij oplevering van de onderdoorgang gaat voor verschillende onderdelen de garantietermijn in. De garantieverklaringen, waarvan we samen bij de inkoop van de werkzaamheden bepalen wat gewenst/vereist is, verstrekken we in het opleverdossier aan ProRail.

Betaling: Facturatie vindt vierwekelijks plaats op basis van voortgang werk in relatie tot de geboekte kosten, met een betalingstermijn van 30 dagen.

Schade: Tot einde onderhoudstermijn zijn partijen – behoudens indien sprake is van opzet of grove schuld van een van partijen – gezamenlijk verantwoordelijk voor uit de werkzaamheden voortvloeiende schade en/of gebreken. Na einde onderhoudstermijn geldt voor schade en/of gebreken de verstrekte garantieverklaring en/of de VGV-verzekering.

Verzekeringen: BAM regelt de navolgende Verzekeringen:

- constructions all risk (CAR)-verzekering
- aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven (AVB)
- aansprakelijkheidsverzekering ontwerpfouten
- aansprakelijkheidsverzekering werkmaterieel
- verborgen gebreken verzekering (VGV)

Mocht zich een omstandigheid voordoen, waarvoor geen dekking is, of die binnen het eigen risico valt – dan wordt vanuit de letter en geest van deze overeenkomst gekozen voor een oplossing, vanuit het principe dat we nadelen en voordelen samen ervaren.

Afspraken met onderaannemers/leveranciers: BAM werkt samen met een aantal vaste partijen, de zogenaamde co-makers, die proactief meedenken in oplossingen. In de basis doen wij (ProRail en BAM) hierin alles samen, we nemen elkaar hierin vroegtijdig mee, zodat we samen de meest doelmatige keuzes maken en we met deze vaste partijen kunnen zoeken naar 'slimme oplossingen' vanuit het totale projectbelang. Er kunnen dus geen 'verrassingen' zijn/komen.

Financiën: We werken gezamenlijk vanuit het totaalbudget. Zowel ProRail, Gemeente Hilversum als BAM boekt daar 'kosten' op. BAM krijgt over de door haar geboekte kosten een vastgesteld opslagpercentage voor Algemene Kosten en Winst van 10 + 3 %. Risico's (resulterend in kosten) zijn gezamenlijk besproken, en we drukken deze niet in een percentage uit.

Aan het einde van het werk stellen we de eindafrekening op en zien we wat het resterende saldo is (verschil projectbudget -/- kosten). Als deze positief is dan delen wij deze met de drie partijen zijn, dus de verdeelsleutel is: 33 1/3, 33 1/3 en 33 1/3 tussen ProRail, Gemeente Hilversum en BAM.

Blijkt bij eindafrekening dat het vastgestelde totaalbudget ontoereikend is, dan vult ProRail dit budget aan.

Het vastgestelde totaalbudget kan verhoogd worden door:

- a. subsidies
- b. wijzigingen (van buitenaf, de 'wensende partij' is in dat geval ook de sponsor van de wens)
- c. buitencontractuele bijzonderheden, waarvan de lasten normaliter ook niet uit het projectbudget komen (bijv. covid, extreme prijsstijgingen).

Artikel 6 – Hoe gaan we om met onzekerheden?

- 6.1 We hebben de aan dit Project verbonden risico's gezamenlijk verkend en besproken. We onderkennen dat we op voorhand niet alles kunnen overzien. De vorm en inhoud van de samenwerking is geen doel op zich. We spannen ons in om in de samenwerking flexibel te blijven en elkaar de ruimte te geven, zodat ieder vanuit vakmanschap en ervaring zijn eigen inbreng kan leveren en we een kwalitatief goed en snel antwoord kunnen geven op onverwachtse omstandigheden.
- 6.2 Wij realiseren ons, dat het onmogelijk is om op voorhand aan te geven, hoe toekomstige ontwikkelingen er exact uitzien. Om die reden kiezen wij ervoor in deze overeenkomst uit te gaan van hoofdlijnen en deze niet 'in beton te gieten'.
- 6.3 Wij zijn alert op signalen, die erop kunnen duiden dat aanpassing in de uitvoering noodzakelijk is en waar nodig gaan we hierover open, tijdig en constructief met elkaar in overleg. Ontwikkelingen kunnen nooit als een verrassing komen, omdat we elkaar voortdurend pro-actief op de hoogte houden.

Artikel 7 – Wederzijdse taken en afhankelijkheden

- 7.1 Wij realiseren ons dat ieder zijn eigen kennis en werkzaamheden heeft. Tegelijkertijd erkennen wij, dat wij alleen in nauwe samenwerking de beoogde doelen kunnen halen en onze droom kunnen realiseren.
- 7.2 Wij verbinden ons samen aan deze doelen en doen wat nodig is om de daartoe benodigde acties uit te voeren, de uitvoering van de werkzaamheden van onze samenwerkingspartner mogelijk te maken, evenals de gezamenlijke taken.
- 7.3 Vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het bereiken van goede uitkomsten, bewaken we in gezamenlijkheid de kwaliteit van deze uitkomsten aan de hand van de door ons in het plan van aanpak fase 2 geformuleerde criteria.

Artikel 8 – Communicatie

- 8.1 Wij beloven elkaar dat wij in onze samenwerking uitgaan van het beginsel 'practice what you preach', dat wil zeggen dat we bij onduidelijkheden, irritaties of problemen, direct met elkaar om tafel gaan en in dialoog tot oplossingen komen.
We hanteren korte lijnen, overleggen regelmatig met elkaar en bouwen evaluatiemomenten in.
- 8.2 Wij zijn ons ervan bewust, dat transparante communicatie van groot belang is voor het slagen van onze samenwerking.

Artikel 9 – Personele continuïteit

- 9.1 We hebben de intentie geen wijzigingen door te voeren 'tijdens de rit' in de teams. Mocht er toch een wijziging noodzakelijk zijn, dan realiseren we deze in samenspraak met elkaar. Daarbij is de integrale samenwerking steeds het doel; expertise en kwaliteiten van de nieuw toe te voegen personen dienen daaraan bij te dragen.
We hebben daarbij de verantwoordelijkheid om nieuwe personen mee te nemen in onze manier van werken en het in de praktijk brengen van onze 'tegeltjes'.

Artikel 10 – Juridisch kader

10.1 We zijn het erover eens, dat deze overeenkomst en de daarbij behorende documenten onze eigen 'wetgeving' bevat en dat er geen (dwingendrechtelijke) wettelijk bepalingen van toepassing zijn, anders dan Boek 6 BW, algemeen deel verbintenissenrecht. Wij realiseren ons dat – nu er een werk van stoffelijke aard tot stand wordt gebracht – er sprake is van aanneming van werk, waarop wij Boek 7 titel 12 uitdrukkelijk niet van toepassing verklaren.

Artikel 11 – Omgaan met verschillen van inzicht en wijziging van omstandigheden

11.1 We hebben beiden de intentie om eventuele knelpunten en verschillen van mening in de samenwerking op constructieve wijze op te lossen.

11.2 Wij beloven elkaar om onze afspraken zowel naar de geest, als naar de letter na te leven.

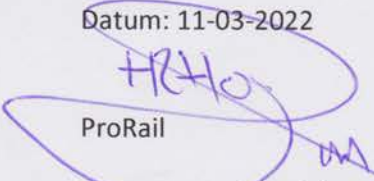
11.3 Wij vinden het belangrijk, dat we op een zodanige manier met elkaar omgaan, dat ons gezamenlijk doel, onze kernwaarden en intenties, tot hun recht komen en behouden blijven. Wij beloven elkaar dat we bij meningsverschillen met elkaar in gesprek zullen gaan om eerlijk, open, in goed vertrouwen en op basis van onze 'tegeltjes' een oplossing te vinden. Wij benutten daarbij onze drie organisatieniveaus en zijn ervan overtuigd, dat we met steun van het supportteam eventuele spanningen kunnen oplossen en knopen kunnen doorhakken. Mogelijk zullen wij onze coach of een mediator vragen dit proces te begeleiden.

Artikel 12 – Ons motto is:

'JOUW SUCCES = MIJN SUCCES = ONS SUCCES'

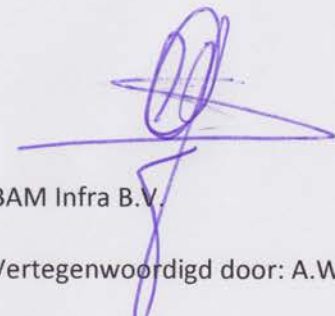
Plaats, Hilversum

Datum: 11-03-2022



ProRail

Vertegenwoordigd door: H. Homan



BAM Infra B.V.

Vertegenwoordigd door: A.W.M. Siemes