Bestuursovereenkomst

Doorfietsroute Utrecht – Amsterdam

Dom tot Dam

F2

Partijen:

Provincie Utrecht en

Vervoerregio Amsterdam

Gemeente Utrecht

Gemeente Stichtse Vecht

Gemeente De Ronde Venen

Gemeente Amsterdam

Ondergetekenden:

De publiekrechtelijke rechtspersoon **de provincie Utrecht**, gevestigd te Utrecht aan de Archimedeslaan 6 te Utrecht, hierbij krachtens volmacht van de Commissaris van de Koning de heer mr. J.H. Oosters, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer André van Schie, gedeputeerde van de provincie Utrecht en handelend ter uitvoering van het besluit van het college van Gedeputeerde Staten van Utrecht d.d. 15 februari 2022 en artikel 2 lid 3f van het Organisatiebesluit van Provincie Utrecht 2022, hierna te noemen "**de provincie Utrecht**";

De publiekrechtelijke rechtspersoon **Vervoerregio Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam aan Termini 179, handelend krachtens besluit van d.d. 17 september 2026 met kenmerk BBV/2026/16358, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw Marja Ruigrok in haar functie van portefeuillehouder Fiets van het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam, die hierbij namens het Dagelijks Bestuur besluit tot het aangaan van deze overeenkomst, hierna te noemen "**Vervoerregio Amsterdam**";

De publiekrechtelijke rechtspersoon **gemeente Utrecht**, gevestigd te Utrecht, aan Stadsplateau 1, handelend krachtens besluit van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 15 september 2026 en op basis van een volmacht ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Matthijs Sienot, in zijn functie van wethouder Mobiliteit, die hierbij namens het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht tot het aangaan van deze overeenkomst, hierna te noemen "**de gemeente Utrecht**";

De publiekrechtelijke rechtspersoon **gemeente Stichtse Vecht**, te dezen ingevolge het bepaalde in artikel 171 Gemeentewet vertegenwoordigd door Maarten van der Greft, wethouder Mobiliteit, daartoe ingevolge artikel 171 Gemeentewet gemachtigd door drs. A.J.H.T.H. Reinders in zijn hoedanigheid van burgemeester, handelend ter uitvoering van een besluit van burgemeester en wethouders d.d. 15 september 2026, hierna te noemen "**de gemeente Stichtse Vecht**";

De publiekrechtelijke rechtspersoon **gemeente De Ronde Venen**, gevestigd te Mijdrecht aan de Croonstadtlaan 111, hierbij ingevolge het bepaalde in artikel 171 Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder Anja Vijselaar, daartoe op grond van het bepaalde in artikel 171 Gemeentewet gemachtigd door Rosan Kocken in haar hoedanigheid van burgemeester, handelend ter uitvoering van een besluit van de burgemeester en wethouders d.d. 15 september 2026 tot het aangaan van deze overeenkomst, hierna te noemen "**de gemeente De Ronde Venen**";

De publiekrechtelijke rechtspersoon **gemeente Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, handelend krachtens besluit van het college van Burgemeester en Wethouders en krachtens volmacht op basis van de Gemeentewet ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Tyas Bijlholt in zijn functie van dagelijks bestuurder van Stadsdeel Zuidoost, gemeente Amsterdam, hierna te noemen "**de gemeente Amsterdam**";

De gemeenten Utrecht, Amsterdam, Stichtse Vecht en De Ronde Venen, hierna gezamenlijk ook te noemen **"de Gemeenten".**

Alle partijen hierna gezamenlijk ook te noemen "**Partijen**":

Overwegende dat:

1. Partijen sinds 2017 met elkaar in gesprek zijn over de ontwikkeling van een verbeterde fietsroute tussen Utrecht en Amsterdam, vanaf de Daalsesingel in Utrecht tot aan de binnenring van Amsterdam ter hoogte van de Sarphatistraat, hierna te noemen de ‘Doorfietsroute’.
2. Partijen het gebruik van fietsen willen stimuleren om de bereikbaarheid van woon- en projectlocaties te verbeteren, de gezondheid te bevorderen en een bijdrage aan een beter milieu te leveren. Partijen de ontwikkeling van een doorfietsroute als een goed instrument zien om het fietsgebruik te vergroten.
3. De provincie Utrecht in het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 heeft benoemd dat zij met het Rijk en gemeenten afspraken wil maken over de verdere ontwikkeling, financiering en realisatie van de Dom-Dam doorfietsroute.
4. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in februari 2024 opdracht heeft gegeven om de Dom tot Dam route te onderzoeken.
5. Partijen gezamenlijk hebben gewerkt aan een ontwerp, risicoanalyse, planning en kostenraming voor de, die als basis dienen voor verdere afstemming en besluitvorming over de ontwikkeling en mogelijke realisatie daarvan. .
6. Zoals toegezegd tijdens het CD MIRT van 5 juli 2023, is beslisinformatie opgesteld over de mogelijke realisatie van de Doorfietsroute Dom tot Dam. Rijk en regio hebben deze informatie besproken tijdens het BO MIRT van 5 januari 2026 en spannen zich in om tijdens het BO MIRT in het najaar van 2026 nadere afspraken te maken over financiering en mogelijke realisatie van de route. Daarbij worden tevens nadere afspraken voorbereid over de verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal.
7. Belanghebbenden, zoals de Fietsersbond en gebruikers, gelegenheid hebben gehad hun inbreng te leveren op het gekozen tracé en het voorlopige verkeerskundige ontwerp, en Partijen zich inspannen hen waar passend ook bij de verdere uitwerking te betrekken.
8. Partijen het wenselijk vinden dat de Doorfietsroute zoveel mogelijk als een herkenbaar en samenhangend geheel tot stand komt en duurzaam in stand wordt gehouden, en daarom afspraken willen maken over tracé, ontwerp, markering, bewegwijzering en onderlinge afstemming, beheer en onderhoud.
9. De Provincie Utrecht op 3 december 2024 de Subsidieregeling Bereikbaarheid 2025-2029 heeft vastgesteld, op grond waarvan voor trajectdelen op gemeentelijke wegen binnen de provincie Utrecht subsidie kan worden verleend tot 65% van de subsidiabele kosten, waarbij de betrokken gemeente zorgdraagt voor de resterende 35%.
10. De Gemeenten zich, ieder voor de trajectdelen binnen het eigen grondgebied, inspannen om deze trajectdelen verder voor te bereiden en, voor zover de benodigde besluitvorming, financiering en toestemmingen zijn verkregen, te realiseren. Zij kunnen daarvoor afzonderlijk subsidie aanvragen op grond van de Subsidieregeling Bereikbaarheid 2025-2029. Iedere subsidieaanvraag wordt zelfstandig beoordeeld. Eventuele voorwaarden, waaronder voorwaarden over de beoordeling van DO, UO en bestek, worden opgenomen in de subsidiebeschikking.
11. Partijen willen bijdragen aan de ontwikkeling en mogelijke realisatie van de Doorfietsroute en daarover per trajectdeel nadere financiële afspraken maken.
12. Partijen zich inspannen om risico’s die van invloed kunnen zijn op de samenhang, planning of uitvoerbaarheid van de Doorfietsroute tijdig met elkaar te delen en de gevolgen daarvan voor andere Partijen zoveel mogelijk te beperken.

13. Partijen de uitgangspunten en afspraken over de samenwerking, afstemming, ontwikkeling, mogelijke realisatie, het beheer en onderhoud en de instandhouding van de Doorfietsroute schriftelijk willen vastleggen in deze overeenkomst.

Partijen verklaren het volgende te zijn overeengekomen:

Artikel 1 Doel

1. In deze bestuursovereenkomst wensen Partijen afspraken te maken over hun samenwerking betreffende de ontwikkeling en mogelijke realisatie van de Doorfietsroute, alsmede het beheer, onderhoud en de instandhouding van de gerealiseerde trajectdelen. De verschillende onderdelen van de Doorfietsroute zijn uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp, hierna te noemen "**VO"** (**bijlage 1** versie definitief). Het VO beschrijft het tracé en de te nemen maatregelen op de trajectdelen.
2. Het VO (bijlage 1) heeft voor de Provincie Utrecht en de gemeenten het karakter van een uitwerking van de uitgangspunten van het project Doorfietsroute en is voor de Provincie Utrecht en de gemeenten het beleidsmatig en subsidie-technisch referentiekader. Het is geen civielrechtelijk bestek of opdrachtomschrijving.

Artikel 2 Realisatie van delen van de route

1. Partijen spreken uit dat zij zich, ieder vanuit de eigen publieke taak en verantwoordelijkheid als wegbeheerder en met inachtneming van de benodigde besluitvorming en financiering, inspannen om de Doorfietsroute te ontwikkelen. Iedere gemeente is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de trajectdelen binnen haar gemeentegrenzen en spant zich in deze te realiseren, indien en voor zover de betreffende gemeente daartoe besluit.
2. Rijkswaterstaat en gemeente De Ronde Venen streven ernaar de trajectdelen die op dit moment nog in wegbeheer zijn van Rijkswaterstaat, zoals opgenomen in het VO (bijlage 1), in de periode 2026-2027 over te dragen aan de gemeente De Ronde Venen. Rijkswaterstaat en de gemeente De Ronde Venen maken hierover nadere afspraken over de overdracht, ontwikkeling en mogelijke realisatie en leggen deze vast in een afzonderlijke overeenkomst.
3. De gemeente Amsterdam stelt zich op het standpunt dat alle trajectdelen in wegbeheer van de gemeente Amsterdam, van de Tafelbergweg tot aan de binnenring Amsterdam (Sarphatistraat) voldoen aan de kwaliteitseisen van doorfietsroutes. De gemeente Amsterdam neemt in het kader van deze overeenkomst geen verplichting op zich om deze trajectdelen aan te passen. Wel spant de gemeente Amsterdam zich in om verbeteringen door te voeren op onderdelen van de route waar dit gewenst is om (het gevoel van) de sociale veiligheid te verbeteren.
4. De gemeenten (in de provincie Utrecht) spannen zich in om voor de ontwikkeling en mogelijke realisatie van hun trajectdelen afzonderlijk subsidie aan te vragen bij de Provincie Utrecht op grond van de Subsidieregeling Bereikbaarheid 2025-2029 (Utrecht, Stichtse Vecht en De Ronde Venen).
5. Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam vallen buiten de grenzen van de provincie Utrecht en nemen in dit project een bijzondere rol in. De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio zijn uitsluitend gebonden aan de volgende artikelen:
    1. agendaleden van de stuurgroep (artikel 13, lid 3) (VRA, gemeente Amsterdam)

2. bewegwijzering (artikel 3, lid 6) (gemeente Amsterdam)
3. artikel 14 tot en met 18.

Artikel 3 Het Project

Elke gemeente is verantwoordelijk voor de verdere ontwikkeling van het deel van het tracé binnen haar gemeentegrenzen en spant zich in dit trajectdeel te realiseren, met inachtneming van de benodigde besluitvorming, financiering en publiekrechtelijke toestemmingen. Partijen dragen ieder als wegbeheerder verantwoordelijkheid voor het eigen trajectdeel, met inachtneming van de in deze overeenkomst gemaakte afspraken over samenhang en uniformiteit. Het Project kan uit de volgende onderdelen bestaan:

1. het waar nodig reconstrueren van diverse wegen en fietspaden tussen de Daalsesingel te Utrecht en de binnenring Amsterdam (Sarphatistraat) naar een doorfietsroute. Het Project omvat:
    a. de planvoorbereiding en -uitwerking, vergunningen, procedures, onderzoek, overdracht, administratie, realisatie en toezicht;
    b. het zo nodig (doen) verleggen van kabels en leidingen als gevolg van het Project;
    c. het ontwerpen en aanbrengen van de benodigde wegverlichting, bewegwijzering, markering, bebakening en andere tot de gebruikelijke weguitrusting behorende voorzieningen;
    d. bijkomende werkzaamheden die voor de realisatie van het betreffende trajectdeel noodzakelijk blijken.
    e. wegbeheerders stemmen het Project af met aangrenzende gemeenten waar nodig.
2. Het Project wordt per trajectdeel verder uitgewerkt op basis van het VO (zie bijlage 1). Iedere betrokken Partij spant zich in het eigen trajectdeel uit te werken naar DO, UO en bestek en gebruikt daarbij de CROW-publicatie “Door met doorfietsroutes” (september 2025) als maatstaf voor de gewenste doorfietskwaliteit.
3. Behoudens het bepaalde in de artikelen 8, 9 en 10 is bij de verdere uitwerking afwijking van het in bijlage 1 opgenomen tracé mogelijk, mits de betrokken gemeente de andere Partijen tijdig informeert en de afwijking met hen afstemt, in het bijzonder wanneer deze gevolgen kan hebben voor de samenhang of de gewenste doorfietskwaliteit. Indien de afwijking gevolgen heeft voor de subsidieverlening, kan de Provincie Utrecht, voor zover de subsidieregels dat toelaten, de verleende subsidie wijzigen.
4. De partij die de afwijking wenst door te voeren, stelt een alternatief ontwerp op en onderbouwt in hoeverre daarmee de gewenste doorfietskwaliteit behouden blijft. Het ontwerp wordt aan de Provincie Utrecht voorgelegd ter beoordeling van de mogelijke gevolgen voor de samenhang van de route en de subsidieverlening. De gewenste doorfietskwaliteit is beschreven in de CROW-publicatie “Door met doorfietsroutes”. De Provincie Utrecht kan, indien zij van oordeel is dat een voorgenomen afwijking wezenlijke gevolgen heeft voor de samenhang, de (beoogde) subsidieverlening of de doorfietskwaliteit van de route, verzoeken de afwijking ter bespreking aan de Stuurgroep voor te leggen. Een dergelijk verzoek laat de publiekrechtelijke bevoegdheden van de betrokken gemeente onverlet. Voor zover een afwijking gevolgen heeft voor de subsidieverlening of subsidievaststelling, worden die gevolgen uitsluitend beoordeeld binnen het kader van de toepasselijke subsidieregeling en de subsidiebeschikking. Eventuele meerkosten als gevolg van de afwijking ten opzichte van de geraamde kosten,

zijn voor de betreffende gemeente die de afwijking wenst door te voeren, tenzij daarvoor op grond van de toepasselijke subsidieregeling aanvullende subsidie wordt verleend.
5. Voor de vormgeving van de markering maken Partijen gebruik van de CROW/Fietsberaadnotitie ‘Geactualiseerde aanbevelingen voor markeringen op fietspaden 2022’ (zie bijlage 2), en een aanvulling daarop van de provincie Utrecht, waarin dieper wordt ingegaan op de exacte inhoudelijke inrichting (zie bijlage 3).
6. Voor de bewegwijzering worden de landelijke richtlijnen van het CROW/Fietsberaad gevolgd. De uitvoerende partij zal voor het bebordingsplan tijdig de Nationale Bewegwijzeringdienst inschakelen.
7. Bij de verdere uitwerking van de ontwerpen is het VO en de in dit artikel genoemde richtlijnen leidend, met als doel de herkenbaarheid en samenhang van de Doorfietsroute te bevorderen.

Artikel 4 Planning

1. De planning van het Project is opgenomen in de Masterplanning (zie bijlage 4) en dient als uitgangspunt voor de verdere voorbereiding en afstemming.
2. De gemeenten spannen zich in hun afzonderlijke subsidieaanvragen uiterlijk in de periode januari tot en met september 2027 in te dienen.
3. De openstelling van de Doorfietsroute is voorzien in het eerste kwartaal van 2029. Indien de ondertekening van deze overeenkomst later plaatsvindt dan de in de Masterplanning genoemde datum van 23 juni 2026, bezien Partijen gezamenlijk welke gevolgen dit heeft voor de planning.

Artikel 5 Kostenverdeling

1. De geraamde totale kosten van het Project, hierna te noemen het **Projectbudget**, worden begroot op € 57,4 miljoen, exclusief BTW, op basis van de SSK-kostenraming opgesteld door Sweco (d.d. 09-03-2026, versie definitief, in bezit van Partijen) en de SSK-ramingen opgesteld door gemeente Utrecht. In het projectbudget is per wegbeheerder een risicoreservering opgenomen, op basis van de door Partijen gemaakte risicoanalyse. Het bedrag is inclusief een bandbreedte van +30%, vanwege de fase waarin het ontwerp zit (VO). Prijspeil is Q2 2026. De bijdrage van de Provincie Utrecht vindt uitsluitend plaats in de vorm van subsidieverlening op grond van de toepasselijke subsidieregeling en de daarop gebaseerde subsidiebeschikkingen.
2. De beoogde kostenverdeling is weergegeven in tabel 1. De kosten voor de trajectdelen gelegen op gemeentelijke wegen in de provincie Utrecht komen voor 35% voor rekening van de gemeenten binnen wiens grondgebied het trajectdeel ligt en voor 65% voor rekening van de provincie Utrecht. Het wegvak van Rijkswaterstaat wordt overgedragen aan de gemeente De Ronde Venen en komt voor 100% voor rekening van Rijkswaterstaat.
3. Iedere gemeente is uitsluitend verantwoordelijk voor het trajectdeel dat binnen haar grondgebied ligt. De gemeenten baseren hun subsidieaanvragen op bijlage 1, het VO en de daarbij behorende SSK-raming. De in tabel 1 opgenomen bedragen dienen daarbij als uitgangspunt.
4. De provincie Utrecht beschikt op de subsidieaanvragen zoals bedoeld in het voorgaande lid conform het bepaalde in de Algemene Subsidieverordening provincie Utrecht en de Subsidieregeling Bereikbaarheid.

5. Kosten die voortkomen uit een scopewijziging, zijnde werkzaamheden die niet zijn opgenomen in het VO en de kostenraming, komen in beginsel voor rekening van de Partij die deze werkzaamheden uitvoert, tenzij Partijen daarover schriftelijk andere afspraken maken of aanvullende subsidie wordt verleend.
6. In het geval er sprake is van kosten die het projectbudget te boven gaan, die niet het gevolg zijn van aanvullende wensen van één of meer van de Partijen, noch te wijten zijn aan één of meer van de Partijen, gaat de betreffende gemeente hierover binnen 3 jaar na ondertekening in gesprek met provincie Utrecht met het DO en bijbehorende SSK als onderbouwing. Bij het overleg kan de bestaande verdeelsleutel uit de subsidieregeling als uitgangspunt worden gehanteerd. Hieraan kan geen recht op aanvullende subsidie worden ontleend.
7. Na afronding van het project rekent de Provincie per gemeente af via de subsidieverantwoording.

Partij	Investering	Dekking			
		Subsidie van provincie naar gemeente	Cofinanciering Boorstraattunnel (Rijk en NS Stations)	Cofinanciering gemeenten en RWS	Rijkssubsidie
Provincie Utrecht	nvt	-€ 642.355*			
Gemeente Utrecht Boorstraattunnel	€ 39.000.000	€ 8.000.000	€ 16.215.848	€ 14.784.152	
Gemeente Utrecht Niels Bohrweg 1	€ 1.568.510	€ 1.019.532		€ 548.979	
Gemeente Utrecht Niels Bohrweg 2	€ 220.000	€ 143.000		€ 77.000	
Gemeente Utrecht huidige Demkabrug	€ 1.232.503	€ 801.127		€ 431.376	
Gemeente Utrecht Rutherfordweg	€ 4.300.000	€ 2.795.000		€ 1.008.255	€ 496.745
Gemeente Utrecht West Kanaaldijk	€ 773.052	€ 502.484		€ 270.568	
Stichtse Vecht	€ 7.287.586	€ 4.736.931		€ 2.023.068	€ 527.588
Rijkswaterstaat	€ 688.059			€ 688.059	
De Ronde Venen	€ 2.329.043	€ 1.513.878		€ 646.553	€ 168.612
IenW (subsidie)					€ 642.355
Totaal	€ 57.398.754	€ 18.869.597	€ 16.215.848	€ 20.478.009	€ 1.835.300

Tabel 1: totale bijdrage per partij

** Rijkssubsidie*

Artikel 6 Duurzame GWW

1. Voor zover een Partij voor het eigen trajectdeel opdrachten aan derden verstrekt, spant die Partij zich in om daarbij, binnen het toepasselijke aanbestedings- en inkoopkader, invulling te geven aan Green Deal Duurzaam GWW.

Artikel 7 Beheer en onderhoud na oplevering

1. Iedere Partij spant zich in het door haar gerealiseerde trajectdeel gedurende ten minste vijftien jaar na oplevering in stand te houden en te onderhouden overeenkomstig de vereisten uit dit artikel. Het gewenste functionele kwaliteitsniveau volgt uit het VO (bijlage 1).
2. Na oplevering is de gemeente op wier grondgebied het deeltraject is gerealiseerd verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud daarvan. Zij spant zich in om daarbij binnen de bebouwde kom kwaliteitsniveau A en buiten de bebouwde kom ten minste kwaliteitsniveau B te hanteren, overeenkomstig de CROW-publicatie 323, Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018.
3. De kosten van het beheer en onderhoud na oplevering komen voor rekening van de partij die het betreffende deeltraject in beheer heeft.
4. Partijen spannen zich in het onderhoud zodanig uit te voeren dat de in bijlage 1 genoemde kenmerken van het betreffende deeltraject zoveel mogelijk behouden blijven.
5. Partijen zullen de bewegwijzering en de markering van hun deel van de route bijhouden.

Artikel 8 Procesafspraken gemeente Utrecht

1. De gemeente Utrecht heeft, vanwege de complexiteit en samenhang met andere projecten, een aantal onderdelen van de Doorfietsroute Dom tot Dam zelf onderzocht en uitgewerkt. De in dit artikel genoemde onderdelen bevinden zich in verschillende fasen van voorbereiding, besluitvorming, financiering en mogelijke realisatie. Voor zover voor een onderdeel nog geen definitieve scope, financiering of besluitvorming is vastgesteld, bevat dit artikel uitsluitend proces- en inspanningsafspraken.
2. **Boorstraattunnel**: De Boorstraattunnel wordt gezien als een belangrijke schakel in de Doorfietsroute Dom tot Dam en is beoogd het stadscentrum van Utrecht via het tracé langs het spoor met de regio en Amsterdam te verbinden. De investeringskeuze van de Provincie Utrecht en de gemeente Utrecht bevestigt dat het beoogde tracé van de Doorfietsroute via deze tunnel loopt, zoals weergegeven op de kaart in bijlage […].In het bestuurlijk overleg van 10 februari 2025 hebben de Provincie Utrecht en de gemeente Utrecht afgesproken dat de Provincie Utrecht, onder de daarvoor geldende voorwaarden, een vaste bijdrage van € 8 miljoen beschikbaar stelt voor de Boorstraattunnel. Deze bijdrage wordt niet geïndexeerd. Eventuele kostenstijgingen of financiële tegenvallers komen voor rekening van de gemeente Utrecht, tenzij Partijen daarover schriftelijk andere afspraken maken.
3. De uitvoering van de Boorstraattunnel is voorzien in de periode 2031-2032, met inachtneming van de benodigde besluitvorming, financiering, vergunningen en overige

publiekrechtelijke toestemmingen. Het ontwerp en de raming worden opgenomen in bijlage […].

4. **Demkabrug**: Omdat de ontwikkeling en realisatie van een nieuwe verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal naar verwachting nog meerdere jaren vergen, hebben de Provincie Utrecht en de gemeente Utrecht afgesproken zich in te spannen om maatregelen bij de huidige Demkabrug voor te bereiden en, voor zover de benodigde besluitvorming en financiering beschikbaar zijn, te realiseren ter verbetering van de bereikbaarheid en fietsveiligheid.
5. Voor de maatregelen bij de huidige Demkabrug zijn infrastructurele maatregelen geselecteerd met een geraamd investeringsvolume van circa € 1,2 mln. Het betreft:

    a. het verbreden van bochten;
    b. het aanbrengen of aanpassen van hekwerk langs fietspaden;
    c. het aanbrengen van een nieuwe leuning op de brug zelf;
    d. de aansluiting Sophialaan.

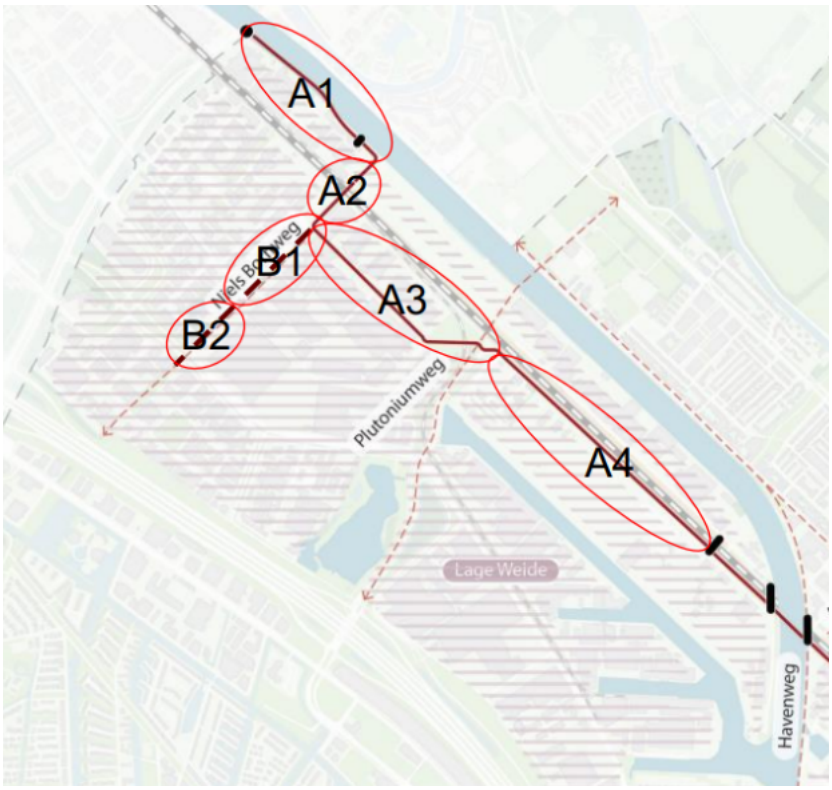
6. De maatregelen bij de huidige Demkabrug worden door de gemeente Utrecht, in overleg met de Provincie Utrecht, nader uitgewerkt tot een ontwerp, raming en planning voorafgaand aan de subsidieaanvraag. Partijen onderkennen dat bij dit trajectdeel, ook na verbetering, mogelijk niet volledig aan de CROW-richtlijnen kan worden voldaan. Deze overeenkomst bevat geen afspraken over de ontwikkeling en realisatie van een nieuwe verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal.

7. **Amsterdam-Rijnkanaal**: De gemeente Utrecht werkt aan een ontwerp voor een nieuwe fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal, naast de Demkaspoorbrug/ Werkspoorbrug. Voor de planvoorbereiding heeft de gemeente Utrecht budget gereserveerd. De nieuwe fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal wordt gezien als een belangrijke schakel in de Doorfietsroute Dom tot Dam.

8. Partijen achten het wenselijk om met het Rijk nadere afspraken te verkennen over de mogelijke financiering, ontwikkeling en realisatie van deze verbinding. Zoals besproken in het BO MIRT van januari 2026 spannen Partijen zich in om tijdens het BO MIRT in het najaar van 2026 nadere afspraken te maken over de mogelijke financiering, ontwikkeling en realisatie van de Doorfietsroute Dom tot Dam, waaronder de verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal.

9. **Lage Weide en Werkspoor**: Het tracédeel Lage Weide en Werkspoor betreft het gedeelte van de Doorfietsroute Dom tot Dam dat van noord naar zuid verloopt via de Westkanaaldijk, de Niels Bohrweg, de Rutherfordweg en de Isotopenweg tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal.

Binnen dit tracédeel worden de volgende onderdelen onderscheiden:
a. de Westkanaaldijk (A1);
b. de Rutherfordweg (A3);
c. de Niels Bohrweg (B1, B2), waaronder het gedeelte tussen de Atoomweg en de Rutherfordweg.



10. De Westkanaaldijk, de Rutherfordweg en de Niels Bohrweg maken inhoudelijk deel uit van de Doorfietsroute Dom tot Dam. Voor zover deze onderdelen zijn opgenomen in de kostenverdeling, ontwerpen, ramingen en planning bij deze overeenkomst, vallen zij onder de financiële en procesafspraken van deze overeenkomst. Voor Niels Bohrweg B2 spant de gemeente Utrecht zich in om dit onderdeel, in overleg met de Provincie Utrecht, nader uit te werken tot een ontwerp, raming en planning voorafgaand aan de subsidieaanvraag.

11. **Overige Utrechtse wegvakken:** De hieronder genoemde delen van het Utrechtse wegennet maken inhoudelijk deel uit van de Doorfietsroute Dom tot Dam, maar vallen vooralsnog buiten de financiële afspraken van deze overeenkomst:
    a. Niels Bohrweg, onderdoorgang Westkanaaldijk – Rutherfordweg (A2);
    b. Isotopenweg (A4);
    c. Vlampijpstraat;
    d. oversteek station Zuilen en Wisselspoor;
    e. Daalsesingel.

12. De Provincie Utrecht en de gemeente Utrecht blijven bestuurlijk in overleg over de route als geheel binnen de gemeente Utrecht en spannen zich in om uiterlijk in 2030 nadere afspraken te maken over de in lid 9 genoemde delen van het wegennet.

13. Indien de Provincie Utrecht en de gemeente Utrecht overeenstemming bereiken over het ontwerp en de kosten van de daarvoor in aanmerking komende onderdelen, kan de gemeente Utrecht uiterlijk in het vierde kwartaal van 2027 aanvullende subsidie aanvragen.

Artikel 10. Procesafspraak gemeente De Ronde Venen

1. Voor de Indijkweg kiest de gemeente De Ronde Venen vooralsnog voor een sobere aanpak. De verbreding wordt voorlopig niet uitgevoerd. De gemeente De Ronde Venen spant zich in om, voor zover de benodigde besluitvorming en financiering beschikbaar zijn, verlichting en belijning toe te passen conform de plannen.
2. Voor een mogelijke nieuwe doorsteek ter hoogte van Baambrugge spant de gemeente De Ronde Venen zich in om uiterlijk in 2029 met de Provincie Utrecht in overleg te treden over mogelijke subsidie voor dit tracédeel. De verdeelsleutel uit de Subsidieregeling Bereikbaarheid kan daarbij als uitgangspunt worden gehanteerd, voor zover subsidie wordt verleend.
3. De kosten voor de realisatie van het tracédeel dat in de periode 2026-2027 wordt overgedragen van Rijkswaterstaat aan de gemeente De Ronde Venen, zijn onderdeel van de overdrachtsafspraken tussen Rijkswaterstaat en de gemeente De Ronde Venen. De kosten voor het toepassen van openbare verlichting langs dit tracédeel kunnen voor subsidie in aanmerking komen zodra de gemeente De Ronde Venen formeel wegbeheerder is geworden, voor zover wordt voldaan aan de toepasselijke subsidieregels.

Artikel 11 Kwalificatie van de samenwerking

1. Deze overeenkomst strekt tot bestuurlijke samenwerking, afstemming en coördinatie tussen Partijen met betrekking tot de Doorfietsroute.
2. Deze overeenkomst strekt niet tot en bevat geen aanbestedingsrechtelijke overheidsopdracht van de Provincie Utrecht aan één of meer andere Partijen tot het verrichten van werken, diensten of onderhoud.
3. Voor zover de Provincie Utrecht financieel bijdraagt, geschiedt dit uitsluitend in de vorm van subsidieverlening en subsidievaststelling op grond van de toepasselijke subsidieregeling en daarop gebaseerde subsidiebeschikkingen. Eventuele aan die bijdrage verbonden verplichtingen en voorwaarden vinden hun grondslag in die subsidieregeling en subsidiebeschikkingen.
4. Iedere Partij is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en mogelijke realisatie van haar eigen trajectdeel en beheert en onderhoudt een gerealiseerd trajectdeel in de uitoefening van haar eigen publieke taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden als wegbeheerder, voor eigen rekening en risico.
5. De in deze overeenkomst opgenomen afspraken over tracé, kwaliteit, planning, uniformiteit, afstemming, beheer en onderhoud hebben het karakter van bestuurlijke afstemming tussen Partijen en laten onverlet dat iedere Partij haar eigen publiekrechtelijke bevoegdheden, bevoegdheden en verantwoordelijkheden zelfstandig uitoefent.
6. Iedere Partij treedt voor haar eigen trajectdeel zelfstandig op als aanbestedende dienst en is verantwoordelijk voor de aanbestedingsrechtelijke kwalificatie van opdrachten aan

derden en, voor zover van toepassing, voor de aanbesteding daarvan, met inachtneming van de Aanbestedingswet 2012.

Artikel 12 Projectgroep

1. Partijen stellen een projectgroep in voor de ambtelijke voorbereiding, coördinatie en voortgangsbewaking van de uitvoering van deze overeenkomst.
2. Iedere Partij wijst één vaste contactpersoon of projectleider aan voor deelname aan de projectgroep en kan zich laten bijstaan door relevante deskundigen.
3. De provincie Utrecht fungeert als voorzitter van de Projectgroep. De projectgroep wijst een secretaris aan die samen met de voorzitter de overleggen voorbereid en de verslaglegging verzorgt.
4. De projectgroep stemt de uitvoering tussen Partijen af, bewaakt de samenhang tussen deeltrajecten en signaleert tijdig knelpunten en beslispunten.
5. De projectgroep komt periodiek bijeen. Als uitgangspunt komt de projectgroep eenmaal per halfjaar bijeen, tenzij Partijen gezamenlijk anders afspreken. De projectgroep kan daarnaast bijeenkomen wanneer één van de Partijen dit noodzakelijk acht.
6. De projectgroep legt afspraken vast en informeert de Stuurgroep periodiek over de voortgang.
7. De projectgroep is niet bevoegd Partijen te binden en neemt geen besluiten die financiële verplichtingen of publiekrechtelijke besluitvorming meebrengen. Indien binnen de projectgroep geen oplossing wordt bereikt voor een onderwerp met impact op scope, kwaliteit, planning of kosten, legt de projectgroep dit voor aan de Stuurgroep.

Artikel 13 Stuurgroep

1. Partijen hebben ten behoeve van de samenwerking een Stuurgroep, die optreedt als bestuurlijk overlegorgaan voor de Partijen.
2. In de Stuurgroep vindt bestuurlijk overleg tussen de Partijen plaats. De Stuurgroep bespreekt de voortgang en eventuele knelpunten op basis van de informatie vanuit de projectgroep. De Stuurgroep komt, tot aan oplevering van de route, ten minste één keer per jaar bijeen om de voortgang te bespreken, en zoveel vaker als nodig. Indien er geen beslispunten zijn, kunnen Partijen besluiten de Stuurgroep schriftelijk te informeren.
3. De Stuurgroep wordt gevormd door de betrokken wethouders van de gemeenten Utrecht, Stichtse Vecht en De Ronde Venen en de betrokken gedeputeerde van de provincie Utrecht. Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam nemen deel als agendalid.
4. De gedeputeerde van de provincie Utrecht fungeert als voorzitter van de Stuurgroep. De secretaris van de Projectgroep is tevens de secretaris van de Stuurgroep, die samen met de voorzitter de overleggen voorbereid en de verslaglegging verzorgt. De Stuurgroep komt tevens bijeen wanneer één van de Partijen dit, onder schriftelijke opgaaf van redenen, noodzakelijk acht.
5. De Stuurgroep is niet bevoegd Partijen te binden. De aan de Stuurgroep deelnemende bestuurders kunnen namens hun Partij slechts bindende besluiten nemen voor zover zij daartoe rechtsgeldig bevoegd zijn. Voor iedere afwijking van deze overeenkomst is een besluit of schriftelijke instemming vereist van het daartoe bevoegde orgaan van de betreffende Partij.

Artikel 14 Wijziging

1. Wijziging, aanvulling of verlenging van deze Overeenkomst geschiedt schriftelijk bij gezamenlijk besluit van alle Partijen, behoudens het bepaalde in artikel 3 lid 3.
2. Indien zich een situatie voordoet waarin deze overeenkomst niet voorziet en die van directe invloed is op de voortgang en/of de kwaliteit van het te realiseren Project, beslissen de hierbij betrokken Partijen hierover bij unanimiteit nadat zij de situatie voor overleg hebben voorgelegd aan de Stuurgroep.
3. Partijen zullen niet op onredelijke gronden weigeren in te stemmen met een voorstel tot wijziging, aanvulling of verlenging van deze Overeenkomst.
4. Voor zover een wijziging gevolgen kan hebben voor de subsidieverlening, subsidievaststelling of voor de vraag of sprake is van een overheidsopdracht in de zin van de Aanbestedingswet 2012, treden Partijen daarover tijdig in overleg. Een wijziging van deze overeenkomst wijzigt niet zonder meer de inhoud van een subsidiebeschikking en omgekeerd.

Artikel 15 Duur van de overeenkomst

1. Voor elke partij die de overeenkomst heeft ondertekend is de overeenkomst bindend vanaf de dag van diens ondertekening, en loopt door tot en met vijftien jaar na datum oplevering van het Project.
2. Verplichtingen welke naar hun aard bestemd zijn om ook na beëindiging van de overeenkomst voort te duren, blijven na de beëindiging van deze overeenkomst bestaan. Subsidieverplichtingen gelden uitsluitend voor zover en zolang zij voortvloeien uit de toepasselijke subsidiebeschikkingen.

Artikel 16 Opschortende voorwaarden

1. Deze overeenkomst wordt door de gemeente Utrecht, de gemeente Stichtse Vecht en de gemeente De Ronde Venen aangegaan onder de opschortende voorwaarde dat de gemeenteraden voor de uitvoering van deze overeenkomst de benodigde financiële middelen in de begroting beschikbaar stellen. Indien de gemeenteraden besluiten de benodigde middelen niet of niet volledig of niet tijdig beschikbaar te stellen treedt deze overeenkomst niet in werking en zijn partijen over en weer geen verplichtingen verschuldigd.
2. Als van een van de deelnemende gemeenten de gemeenteraad niet of niet tijdig de benodigde financiële middelen beschikbaar heeft gesteld wordt dit besproken in de stuurgroep. De aan de stuurgroep deelnemende bestuurders van een gemeente die wel tijdig de benodigde financiële middelen beschikbaar heeft gesteld kunnen voor hun gemeente besluiten deze overeenkomst aan te gaan.

Artikel 17 Geschillenregeling

1. Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
2. Een Partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere Partijen mee, onder een korte omschrijving van het geschil en het gewenste resultaat.
3. Partijen trachten een geschil eerst op te lossen in de projectgroep. Indien het geschil daar niet binnen een redelijke termijn kan worden opgelost, wordt het geschil geagendeerd in de Stuurgroep.

4. Indien het geschil in de Stuurgroep niet wordt opgelost, kunnen Partijen ervoor kiezen het geschil voor te leggen aan een onafhankelijke mediator, alvorens zij zich wenden tot de rechter. Spoedeisende gevallen daargelaten.
5. Indien het onmogelijk is gebleken het geschil in overleg op te lossen, wordt het geschil voorgelegd aan de bevoegde rechter van de rechtbank Midden-Nederland.

Artikel 18 Slotbepalingen

1. Het bepaalde in deze overeenkomst laat de publiekrechtelijke bevoegdheden en verplichtingen van de Partijen onverlet.
2. Door ondertekening van deze overeenkomst vervallen alle eerdere schriftelijke en mondelinge afspraken betreffende het te maken Project, zoals tussen Partijen gemaakt.
3. De bijlagen maken integraal onderdeel uit van deze overeenkomst.
4. Van deze overeenkomst en/of bijlagen kan uitsluitend schriftelijk worden afgeweken.

Bijlagen

Bijlage 1 Voorlopig Ontwerp (Sweco, d.d. 20-03-2026)
Bijlage 2 CROW/Fietsberaad notitie over wegmarkering
Bijlage 3 Aanvullende memo over de markering van de Provincie Utrecht
Bijlage 4 Masterplanning
Bijlage 5 Ontwerpen gemeente Utrecht (Rutherfordweg, Niels Bohrweg)

De kostenraming opgesteld door Sweco d.d. 09-03-2026, versie Definitief is in bezit van Partijen.

Aldus opgemaakt en ondertekend op 18 september 2026

Provincie Utrecht De heer André van Schie Gedeputeerde	**Gemeente Utrecht** De heer Matthijs Sienot Wethouder
Gemeente Stichtse Vecht De heer Maarten van der Greft Wethouder	**Vervoerregio Amsterdam** Mevrouw Marja Ruigrok Lid dagelijks bestuur
Gemeente De Ronde Venen Mevrouw Anja Vijselaar Wethouder	**Gemeente Amsterdam** Mevrouw Elise Moeskops Wethouder