

BESTUURSOVEREENKOMST BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

versie 0.7 d.d. 31 maart 2023

Partijen:

1. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, V.L.W.A. Heijnen, hierna te noemen: IenW;
2. De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijk Ordening, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan namens het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, H.M. de Jonge, hierna te noemen: BZK;
3. De provincie Zuid-Holland, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde A.L. Koning gemachtigd door de commissaris van de Koning d.d., handelend ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten d.d., hierna te noemen: de Provincie;
4. Metropoolregio Rotterdam – Den Haag, Westersingel 12, 3014 GN Rotterdam, in deze vertegenwoordigd door de voorzitter van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit, V.P.G. Karremans, handelend op basis van het besluit van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit d.d., hierna te noemen: MRDH;
5. De gemeente Den Haag, in deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, R.J. van Asten, hierna te noemen: Den Haag;
6. De gemeente Leidschendam-Voorburg, in deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, J. Keus, hierna te noemen: Leidschendam-Voorburg;
7. De gemeente Rijswijk in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer A. van de Laar, krachtens volmacht van de burgemeester van <datum> en als zodanig handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van <datum>, hierna te noemen: Rijswijk.

De partijen 1 tot en met 7, hierna gezamenlijk te noemen: "Partijen". Elke partij afzonderlijk, hierna te noemen: "Partij".

Overwegende dat:

1. voor het gebied Central Innovation District (CID)- Binckhorst in de gemeente Den Haag Rijk (IenW en BZK) en regio (de Provincie, MRDH en Den Haag) in het Bestuurlijk Overleg in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) van 10 november 2022 afspraken hebben gemaakt over de realisatie van ruim 20.000 woningen in CID-Binckhorst tot en met 2030 en het mogelijk maken van ca. 15.000 woningen na 2030.
2. de extra woningen en ruimte voor arbeidsplaatsen voor extra verplaatsingen zorgen, in een gebied waar de lokale, regionale, Randstedelijke bereikbaarheid al onder toenemende druk staat. Een forse groei van het autoverkeer is zeer ongewenst en niet mogelijk gezien de schaarse ruimte in de stad. Partijen onderschrijven de opgave voor woningbouw en verstedelijking en zien het daarom als noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid, gericht op mobiliteitstransitie.
3. Partijen ook de noodzaak onderschrijven om te investeren in de verbetering van de woon- en leefkwaliteit en de verkeerveiligheid in de bestaande woonwijken in Rijswijk, Voorburg-West en Den Haag waar dit gerelateerd is aan de aanleg van de nieuwe HOV-verbinding.
4. Partijen zich zullen inspannen om het gebruik van de Rotterdamse Baan te stimuleren voor de opvang van het verkeer dat de ontwikkeling met zich meebrengt.

5. om te komen tot een passende oplossing voor deze bereikbaarheidsopgave op 10 november 2020 tijdens het BO MIRT de Startbeslissing voor het doorlopen van de MIRT-verkenningfase van het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst is genomen.
6. de verstedelijkingsambities in CID-Binckhorst meer vragen dan het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Partijen investeren door middel van diverse aanpakken in het gebied. Zo zijn er bij het BO MIRT 2022 ook afspraken gemaakt over woningbouw op korte termijn in Laak en de Binckhorst en aanvullende mobiliteitspakketten ten behoeve van de realisatie van de woningbouw tot 2030 in CID-Binckhorst. Daarnaast is een aantal Woningbouwimpuls-projecten in het gebied gestart zoals HS Kwartier, Laan van NOI en Asfaltcentrale en is met de Provincie een bestuursovereenkomst afgesloten ten aanzien van compensatie van bedrijventerreinen.
7. de Provincie reeds € 8,9 mln heeft bijgedragen aan het programma No-Regret en niet financieel bijdraagt aan het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst.
8. op basis van de tijdens de MIRT-verkenningfase uitgevoerde onderzoeken en Plan-MER het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst is opgesteld, waarin het voorkeursalternatief bepaald is op een hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-tramverbinding van Den Haag CS naar station Voorburg via de Maanweg en naar Rijswijk/Delft via de Geestbrugweg (alternatief 1T) en het Basispakket Mobiliteit. Het Masterplan is na het doorlopen van een zienswijzeprocedure definitief gemaakt en is vastgesteld door de betrokken bevoegde gezagen.
9. Partijen afspraken wensen te maken over de Planning- en studiefase van het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst als volgende stap in het MIRT-proces en het voornemen willen bekrachtigen om na de Projectbeslissing over te gaan tot de Aanlegfase van het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst en deze afspraken vast wensen te leggen in deze bestuursovereenkomst. Bij het nemen van de Projectbeslissing worden eventuele aanvullende afspraken over de aanleg, exploitatie en beheer en onderhoud van het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst vastgelegd in een addendum op deze bestuursovereenkomst.

Komen overeen:

Artikel 1 Begrippen

- a. Aanlegfase: de laatste fase van het MIRT-proces, waarin het plan, in lijn met de uitwerking uit de Planning- en studiefase, daadwerkelijk wordt uitgevoerd en wordt toegewerkt naar de Opleveringsbeslissing.
- b. Bijbestelling: het verzoek van een of meerdere Partijen om extra onderdelen toe te voegen aan de Scope van het project.
- c. CID: Central Innovation District. Het gebied tussen en rondom de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Den Haag Laan van NOI.
- d. Functionele heroverweging: voorstel om een functioneel deel van het project niet te realiseren met het oog op kostenbesparing, waardoor een of meerdere doelstellingen van het project in mindere mate wordt of worden bereikt.
- e. HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van doorstroming, frequentie en comfort en een hoge gemiddelde rijnsnelheid kent.
- f. MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoersregio's aan ruimtelijke projecten.
- g. Bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe): samenwerkingsprogramma waarin overheden, infrastructurele netwerkbeheerders en vervoerders in de Zuidelijke Randstad

samenwerken aan een sterkere economie, meer kansen voor mensen en het versneld realiseren van de verstedelijkingsopgave.

- h. No-Regret: een pakket aan mobiliteitsmaatregelen, die gericht zijn op de korte termijn om ervoor te zorgen dat tijdens de eerste realisatiefase van de gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst de verstedelijking en bereikbaarheid op elkaar afgestemd zijn.
- i. Planning- en studiefase: derde fase van het MIRT-proces, met als doel om de voorkeursbeslissing verder uit te werken tot een Projectbeslissing.
- j. Plan-MER: het document waarin de milieueffecten van een voorgenomen plan in beeld gebracht zijn.
- k. Basispakket Mobiliteit: een pakket met diverse maatregelen gericht op enerzijds de mobiliteitstransitie en anderzijds het verbeteren van verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- l. Projectbeslissing: de afronding van de Planning- en studiefase, waarbij wordt besloten het Project te gaan realiseren in de Aanlegfase.
- m. Projectorganisatie: uitvoeringsorganisatie die verantwoordelijk is voor de verdere uitwerking en realisatie van het Project.
- n. Scope: het totaal aan overeengekomen werkzaamheden dat nodig is om de beoogde doelstellingen te realiseren, zoals vastgelegd in bijlage 1 bij deze bestuursovereenkomst.
- o. Scopewijziging: wijzigingen in de Scope ten opzichte van wat is vastgelegd in bijlage 1 bij deze bestuursovereenkomst.
- p. Taakstellend budget: het maximale budget dat door Partijen beschikbaar gesteld wordt voor het voorbereiden, begeleiden en realiseren van de Scope van het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst.

Artikel 2 Doel en werking bestuursovereenkomst

1. Doel van deze bestuursovereenkomst is om afspraken tussen Partijen vast te leggen betreffende de planuitwerking in de Planning- en studiefase van het MIRT en (het voornemen tot) aanleg van het Project.
2. Vanuit de wederkerigheid tussen investeren in bereikbaarheid en verstedelijking start de regio met de volgende fase van de stedelijke ontwikkeling van het CID en de Binckhorst. Nadere afspraken hierover tussen partijen worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord, de regionale woondeals en het Woon-werkakkoord. De uitwerking en realisatie van de tramverbinding dient gelijk op te lopen met deze volgende fase van de stedelijke ontwikkeling.
3. Aan het einde van de Planning- en studiefase leggen Partijen, nadat zij de Projectbeslissing hebben genomen, indien noodzakelijk, aanvullende afspraken over de Aanlegfase vast in een addendum bij deze bestuursovereenkomst.

Artikel 3 Scope

1. De Scope van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst bestaat in de basis uit drie componenten, die nader uitgewerkt zijn in bijlage 1 bij deze bestuursovereenkomst:
 - a. Een HOV-verbinding van Den Haag CS via de Binckhorstlaan – inclusief inpassing ter hoogte van de spoorviaducten gelegen aan de Binckhorstlaan – over de Maanweg richting station Voorburg en over de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft, hierna te noemen: HOV-verbinding.
 - b. Maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit gericht op inpassing van de HOV-verbinding en het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijken gelegen aan

het tracé van de onder a. genoemde HOV-verbinding, welke als onderdeel van de HOV-verbinding zoals benoemd onder a. worden uitgewerkt.

- c. Maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit, gericht op het zo goed mogelijk functioneren van de HOV-verbinding en het verder stimuleren van de mobiliteitstransitie, welke als apart programma uitgewerkt worden.
2. De onderdelen van de Scope benoemd onder 1 sub a. en b. worden hierna aangeduid als ‘het Project’.
3. De onderdelen van de Scope benoemd onder 1 sub c. worden uitgewerkt in een apart programma. De uitwerking en uitvoering wordt opgepakt door de reeds bestaande programmaorganisatie No-Regret van Den Haag.
4. In geval (een) Partij(en) de scope van het Project wenst (wensen) aan te passen middels een Scopewijziging of Bijbestelling, moet hiervoor de procedure gevolgd worden zoals opgenomen in bijlage 2 bij deze bestuursovereenkomst.
5. In lijn met de door Partijen op 24 februari 2022 ondertekende intentieverklaring, spreken Partijen de ambitie uit om met het integraal pakket aan maatregelen zoals benoemd onder lid 1 van dit artikel de bereikbaarheidsopgave zodanig aan te pakken, dat (verkeers)veiligheid, leefbaarheid en groen wordt verbeterd. Daarbij dient de ontwerputwerking plaats te vinden in een participatieproces met bewoners en belanghebbenden. Specifiek zullen daarbij Opa’s Veldje en het terrein van Scouting Livingstone Miriam onaangetast blijven.
6. Het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst maakt onderdeel uit van de Koningscorridor, een door de regio geambieerde HOV-verbinding tussen Scheveningen, Delft en Zoetermeer, via de Binckhorst. Realisatie van het onderdeel van de Koningscorridor tussen station Voorburg en Zoetermeer is pas op de lange termijn aan de orde en maakt geen onderdeel uit van de Scope. Binnen het project Bereikbaarheid CID Binckhorst zullen geen investeringen gedaan worden die hierop voorsorteren; ook zal het niet onmogelijk gemaakt worden om op een later moment de doortrekking naar Zoetermeer alsnog te realiseren. In geval doortrekking naar Zoetermeer aan de orde is, zijn Partijen het er over eens dat hiervoor een ondergrondse inpassing ter hoogte van station Voorburg en Huygens Hofwijck noodzakelijk is.
7. In Leidschendam-Voorburg wordt gesproken over de Huygenstunnel, die onder andere voorziet in het ondergronds brengen van de A12 en het naastgelegen spoor. De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg heeft op 17 januari 2023 een motie aangenomen waarin opgeroepen wordt dat een keuze voor het tracé voor de HOV-tramverbinding over de Binckhorst richting station Voorburg de (eventuele) komst van de Huygenstunnel niet onmogelijk moet maken. Partijen hebben in het bestuurlijk overleg van 17 maart 2023 gezamenlijk geconcludeerd dat het Project aan deze motie voldoet.

Artikel 4 Planning

1. In de Planning- en studiefase wordt de Scope uitgewerkt overeenkomstig het ‘Plan van aanpak Planning- en studiefase’ (zie bijlage 3). Partijen streven er naar de Planning- en studiefase uiterlijk najaar 2025 af te ronden met een Projectbeslissing en daarmee de Aanlegfase te starten.

2. Om de samenhang met de ontwikkeling van woningen in het CID en op de Binckhorst te borgen, streven Partijen er naar om de Aanlegfase uiterlijk 2030 afgerond te hebben. Vanwege de vele onzekerheden die nog gemoed zijn met de uitwerking en realisatie van het Project, wordt de mijlpaal voor het afronden van de Aanlegfase door Partijen vastgesteld bij de Projectbeslissing.

Artikel 5 Organisatie en governance

1. De organisatiestructuur, door Partijen opgezet om te komen tot een Projectbeslissing en start van de Aanlegfase, is uitgewerkt in het 'Plan van aanpak Planning- en studiefase' (zie bijlage 3). Deze structuur bestaat in hoofdlijnen uit een bestuurlijk overleg, ambtelijke stuurgroep en een projectorganisatie.
2. Namens Partijen treedt Den Haag op als penvoerder en aanbestedende dienst voor inzet van derden ten behoeve van de uitwerking en realisatie van de Scope, tenzij voor onderdelen anders overeengekomen wordt door Partijen. Hieronder valt ook het opdrachtgeverschap richting ProRail, voor de uitwerking en realisatie van de benodigde aanpassingen aan de spoorviaducten in de Binckhorstlaan.
3. Partijen richten binnen drie maanden na inwerkingtreding van deze bestuursovereenkomst de Projectorganisatie in. Vertegenwoordigers van Partijen overleggen vooraf met elkaar op welke wijze zij de Projectorganisatie flexibel invullen. De Projectorganisatie is gebonden aan de kaders die in deze bestuursovereenkomst zijn opgenomen.
4. De uitwerking en uitvoering van de onderdelen van de Scope zoals benoemd in artikel 3 onder 1 sub c. wordt opgepakt door de reeds bestaande programmaorganisatie No-Regret van Den Haag. Hiervoor wordt dezelfde governance gehanteerd als op dit moment van toepassing is voor het programma No-Regret.

Artikel 6 Verantwoordelijkheden van Partijen

1. Partijen spannen zich tot het uiterste in om een zodanige inzet te realiseren in daadkracht, menskracht, benodigde producties en bestuurlijke besluitvormingstrajecten dat tijdig en voortvarend maar ook zorgvuldig gekomen kan worden tot een Projectbeslissing en het starten van de Aanlegfase van het Project, in overeenstemming met hetgeen beschreven staat in het Plan van Aanpak Planning- en Studiefase.
2. Provincie en Gemeenten stellen gronden in hun eigendom, die nodig zijn voor de realisatie van het Project waar mogelijk om-niet (openbare ruimte) of tegen taxatiewaarde (gemeentelijk vastgoed en gronden die opgenomen zijn in een grondexploitatie) ter beschikking. Indien de toekomstige beheer- en eigendomssituatie hierom vraagt, zorgen Partijen voor het vestigen van recht van opstal of overdracht van grondeigendom. Voor het concretiseren van deze afspraak tussen partijen wordt in de Planning- en Studiefase een grondverwervingsstrategie opgesteld. Indien er discussie ontstaat tussen Partijen over de hoogte van de betreffende waarde, wordt onafhankelijk advies ingewonnen.
3. Partijen die in het Project een verantwoordelijkheid hebben als bevoegd gezag zullen zich tot het uiterste inspannen om de benodigde planologische procedures en vergunningen tijdig te doorlopen c.q. te verlenen. Voor een goede afstemming wijst elke Partij een contactpersoon aan

voor de afstemming met de Projectorganisatie over het voorbereiden en starten of aanvragen van benodigde planologische procedures of vergunningen.

4. Voor een goede afstemming met de toekomstige beheerders van te realiseren objecten wijst elke Partij een contactpersoon aan voor de afstemming met de Projectorganisatie over te hanteren eisen en voorschriften. Als onderdeel van de Projectbeslissing maken Partijen expliciete afspraken over het beheer en onderhoud van alle met het Project te realiseren objecten.

Artikel 7 Financiële afspraken

1. Het Taakstellend budget voor de totale Scope, zoals benoemd in artikel 3 eerste lid, is in het BO MIRT 2022 door Partijen vastgesteld op een bedrag van € 575 mln incl. BTW (€ 479,23 mln excl. BTW), prijspeil 2022. Dit is conform de opbouw in bijlage 4. Daarvan is €529,12 incl. BTW (€ 440,94 mln excl. BTW) gereserveerd voor het Project en € 45,88 mln incl. BTW (€ 38,23 mln excl. BTW) voor de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit die geen onderdeel uitmaken van het Project (zoals beschreven in artikel 3 onder 1 sub c).
2. Het budget van € 45,88 mln incl. BTW (38,23 mln excl. BTW) voor de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit die geen onderdelen van het Project, zijn programmamiddelen. In de uitwerking kan binnen deze middelen geschoven worden tussen verschillende maatregelen.
3. In lijn met de afspraken over het programma No-Regret worden er voor de uitwerking van het Basispakket 'algemene programmakosten' gemaakt. Deze komen ten laste van het budget zoals benoemd onder 2 en gaan daarmee af van het totale beschikbare budget voor de maatregelen. De gemeente Den Haag zal deze kosten voorschieten en verrekenen met de bijdrage van Den Haag aan het Taakstellend budget, zoals benoemd onder 5 in dit artikel.
4. Partijen komen overeen dat de reeds beschikbare financiële dekking voor de aanpassing van de drie spoorviaducten, zoals opgenomen in de Bestuursovereenkomst No-Regret pakket CID-Binckhorst, beschikbaar komt voor de financiële dekking van het Project. Daarbij gaat het om een bedrag van € 72 mln incl. BTW (€ 59,9 mln. excl. BTW). De reeds gemaakte kosten voor onderzoek en ontwerp voor dit onderdeel van het Project van in totaal € 2,01 mln incl. BTW (€ 1,677 mln excl. BTW) dienen nog wel ten laste te komen van dit bedrag.
5. De bijdragen van Partijen bedragen in totaal € 503 mln incl. BTW (€ 419,33 mln excl. BTW) en vormen, samen met het reeds beschikbare bedrag voor de spoorviaducten vanuit de Bestuursovereenkomst No-Regret pakket CID-Binckhorst zoals genoemd onder 2 in dit artikel, het Taakstellend budget. De bijdragen die per partij gereserveerd worden in aanvulling op het voornoemde reeds beschikbare bedrag, worden als volgt overeengekomen:

a. IenW:	€ 263,00 mln incl. BTW (€ 219,17 mln, excl. BTW).
b. BZK:	€ 5,00 mln incl. BTW (€ 4,17 mln, excl. BTW).
c. MRDH:	€ 102,50 mln incl. BTW (€ 85,50 mln excl. BTW)
d. Den Haag:	€ 124,1 mln incl. BTW (€ 103,50 mln excl. BTW)
e. Leidschendam-Voorburg:	€ 5,70 mln incl. BTW (€ 4,75 mln excl. BTW)
f. Rijswijk:	€ 2,70 mln incl. BTW (€ 2,25 mln excl. BTW)
6. De bijdragen van Partijen worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) zoals gehanteerd door de minister van Financiën, voor de eerste

maal per 1 januari 2024. Indien er sprake is van hogere prijsstijgingen treden Partijen in overleg over eventueel te treffen maatregelen, conform hetgeen opgenomen in dit artikel onder 15.

7. Den Haag en MRDH zijn overeengekomen dat aan het einde van de Planning- en studiefase de bijdrage van partijen uit de regio zoals benoemd onder 3 van dit artikel 50%-50% tussen hen verdeeld wordt, waarbij de bijdragen vanuit Rijswijk en Leidschendam-Voorburg in mindering gebracht worden op de bijdrage van de MRDH. Aan het einde van de Planning- en studiefase worden de bijdragen van Den Haag en MRDH op deze afspraak aangepast.
8. De kosten voor de Planning- en studiefase van het Project komen ten laste van het Taakstellend budget. Deze kosten worden dan ook gedekt vanuit de bijdragen zoals benoemd onder 3 in dit artikel en worden verdeeld over Partijen naar verhouding van de bijdrage per Partij zoals benoemd in dit artikel onder 3, met inachtneming van de afspraak tussen Den Haag en MRDH zoals benoemd onder 7. De geschatte bijdrage per Partij aan de Planning- en studiefase is opgenomen in bijlage 4 bij deze bestuursovereenkomst.
9. Rijswijk en Leidschendam-Voorburg dragen alleen verantwoordelijkheid voor financiële risico's die gemoeid zijn met de uitwerking en realisatie van de HOV-verbinding op hun eigen grondgebied (inclusief inpassing).
10. De door Rijswijk en Leidschendam-Voorburg aantoonbaar gemaakte en onderbouwde kosten voor het in 2022 en 2023 doorlopen co-creatieproces kunnen ten laste gebracht worden van het Taakstellend budget.
11. Partijen stellen hun bijdrage voor de Planning- en studiefase in principe binnen 3 maanden na de inwerkingtreding van deze bestuursovereenkomst, doch uiterlijk 31 december 2023 beschikbaar aan Den Haag als penvoerder namens Partijen (zie ook artikel 5 onder 2). Dit geldt niet voor de bijdragen van IenW en BZK. Deze verloopt via de systematiek van de Brede Doel Uitkering (BDU) en wordt in 2024 en 2025 beschikbaar gesteld.
12. De mogelijke BTW-gevolgen van de maatregelen die onderdeel uitmaken van het Project worden op basis van de resultaten van de Planning- en Studiefase geanalyseerd. Eventuele voor- en nadelen die hieruit ontstaan komen ten laste of ten bate van het Taakstellend budget.
13. De kosten voor beheer en onderhoud en exploitatie van door het Project gerealiseerde objecten komen ten laste van de reguliere budgetten voor beheer en onderhoud en exploitatie van de publieke eigenaar van het betreffende object en worden niet gedekt vanuit het Taakstellend budget. Dit betekent onder meer dat eventuele (meer)kosten voor beheer en onderhoud aan het hoofdspoorwegennet dan wel het tramwegennet door IenW en MRDH verzorgd worden via de beheerconcessies met respectievelijk ProRail en HTM. De verantwoordelijkheid voor het dekken van eventuele extra exploitatielasten van de HOV-tramverbinding ligt bij MRDH. Voor de MRDH is het maken van afspraken over dekking van de (meer)kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud van de HOV-tramverbinding randvoorwaardelijk om te komen tot een Projectbeslissing.
14. Partijen nemen hun interne kosten voor het begeleiden van (de besluitvorming over) het Project voor eigen rekening. Inzet van personeel op functies binnen de Projectorganisatie komt wel voor vergoeding in aanmerking en wordt verrekend op basis van kostprijs. Partijen geven jaarlijks vooraf het geraamde aantal uren af en maken daarmee deze kosten inzichtelijk.

15. Om de Scope van het Project en het Taakstellend budget in evenwicht te houden, worden de risico's actief gemanaged door de Projectorganisatie. Onvermijdbare kostenstijgingen, die niet op verantwoorde wijze kunnen worden opgevangen door de risicoreserves, worden opgevangen op basis van de volgende principes:

1. het optimaliseren binnen gewenste scope, kwaliteit en budget;
2. indien geen gewenst effect, het aanpassen van de scope (binnen budget en kwaliteit);
3. faseren, uitstellen of stopzetten van onderdelen van het Project;
4. programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio;
5. Partijen treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het dan beschikbare budget.

Artikel 8 Onvoorziene omstandigheden

1. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze bestuursovereenkomst niet mag worden verwacht. Dit met als doel om tot een (nieuwe) bestuursovereenkomst te komen die voldoet en passend is bij de nieuwe situatie.
2. Het overleg zoals bedoeld in het eerste lid vindt plaats binnen vier weken nadat een Partij daartoe mededeling heeft gedaan aan de andere Partijen.

Artikel 9 Wijziging van de bestuursovereenkomst

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze bestuursovereenkomst te wijzigen.
2. Wijzigingen behoeven de instemming van alle Partijen.
3. Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een Partij de wens om een wijziging door te voeren aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
4. Wijzigingen worden na schriftelijke instemming als addendum aan deze bestuursovereenkomst gehecht en maken daarvan integraal onderdeel uit.

Artikel 10 Geschillen

1. Partijen zullen zich inspannen om te voorkomen dat er geschillen ontstaan ter zake van de uitleg of de uitvoering van deze bestuursovereenkomst.
2. Er is sprake van een geschil indien één van de Partijen daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partijen.
3. Partijen streven er naar dat een geschil in onderling overleg tot een oplossing kan worden gebracht. Waar nodig leggen Partijen het geschil aan het bestuurlijk overleg CID Binckhorst voor.
4. Geschillen die niet in het bestuurlijk overleg CID Binckhorst opgelost kunnen worden, trachten partijen op te lossen met behulp van (een) mediator(s) die is aangesloten bij de Mediation Federatie Nederland.

Artikel 11 Inwerkingtreding en looptijd

1. Deze bestuursovereenkomst treedt in werking na ondertekening en eindigt in ieder geval op het moment dat het Project gerealiseerd is en Partijen al hun plichten uit deze bestuursovereenkomst zijn nagekomen, zulks bekrachtigd met een decharge besluit van het bestuurlijk overleg.
2. Eerdere beëindiging van deze bestuursovereenkomst vindt slechts plaats met instemming van elk van de Partijen. In een dergelijk geval maken Partijen met elkaar afspraken over hoe de doelstellingen die met deze bestuursovereenkomst zijn beoogd, op een andere wijze kunnen worden gerealiseerd.
3. Bij een eventuele tussentijdse beëindiging van deze bestuursovereenkomst zullen Partijen hun bijdrage terugontvangen. Dit na aftrek van het aandeel naar rato, op basis van het aandeel per Partij in het Projectbudget, van de reeds gemaakte kosten en niet meer te vermijden kosten.
4. Rechtsgevolgen die voortvloeien uit deze bestuursovereenkomst en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan na beëindiging van deze bestuursovereenkomst, worden afgehandeld overeenkomstig de intentie van deze bestuursovereenkomst.

Artikel 12 Bijlagen

1. De bijlagen maken integraal onderdeel uit van de bestuursovereenkomst mits gedateerd en geparafeerd door Partijen.
2. Een bijlage kan door de leden van het Bestuurlijk Overleg worden gewijzigd mits de wijziging binnen de afspraken van deze bestuursovereenkomst valt en door de leden van de Ambtelijke Stuurgroep is gedateerd en geparafeerd.
3. Bij wijzigingen wordt de betreffende bijlage vervangen door de gewijzigde versie.
4. Bij strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage en deze bestuursovereenkomst prevaleert deze bestuursovereenkomst. Indien Partijen de strijdigheid in de bijlage expliciet hebben benoemd en de bijlage hebben gedateerd en geparafeerd, prevaleert de bijlage.
5. Voorliggende bestuursovereenkomst bevat de volgende bijlagen:
 - Bijlage 1. Scope van het Project
 - Bijlage 2. Procedure Scopewijziging en Bijbestelling
 - Bijlage 3. Plan van aanpak Planning- en studiefase
 - Bijlage 4. Opbouw financiële dekking en kosten Planning- en studiefase (vertrouwelijk)

Artikel 13 Publicatie in de Staatscourant

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



Aldus opgemaakt en in zeventvoud opgemaakt en ondertekend op xxxx te xxxxx.

Datum:

Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

V.P.G. Karremans
Voorzitter Bestuurscommissie
Vervoersautoriteit

V.W.L.A. Heijnen

Datum:

Datum:

Gemeente Den Haag

Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

R.J. van Asten
Wethouder Stedelijke Ontwikkeling, Strategie en Europa

H. de Jonge

Datum:

Datum:

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Provincie Zuid Holland

J. Keus
Wethouder Mobiliteit en Bereikbaarheid

A.L. Koning
Gedeputeerde

Datum:

Gemeente Rijswijk

A. van de Laar
Wethouder Stadsontwikkeling, Mobiliteit, Grondzaken en Participatiebeleid

Datum:

Metropoolregio Rotterdam-Den Haag

