



Nota van B&W

Onderwerp Bestuursovereenkomst Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) corridor Noordwijk-Schiphol

Portefuillehouder C.J. Loggen
Collegevergadering 29 oktober 2013
Inlichtingen W. Thon (023 - 567.6609)
Registratienummer 2013.0073418

Samenvatting

Om de regionale bereikbaarheid met openbaar vervoer te verbeteren realiseert de Provincie Zuid-Holland in samenwerking met de Provincie Noord-Holland, regio Holland Rijnland, en Stadsregio Amsterdam en gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Deze verbinding is vastgelegd in ons Deltaplan Bereikbaarheid.

Aan de realisatie wordt uitwerking gegeven door het ondertekenen van de bestuursovereenkomst HOV corridor Noordwijk-Schiphol. Deze bestuursovereenkomst ligt nu voor ter ondertekening.

Context

In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland uit 2008 zijn verbeteringen in de infrastructuur voor zowel het autoverkeer (waaronder het project Duinpolderweg) als het openbaar vervoer in samenhang onderzocht. Uit deze studie is ten aanzien van het openbaar vervoer de HOV corridor Noordwijk – Schiphol als maatregel naar voren gekomen met als doel het verbeteren van de regionale bereikbaarheid met openbaar vervoer. Dit zal gebeuren door het bestaande netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbindingen uit te breiden. Hiertoe is de productformule Randstad-net (R-net) ontwikkeld waarin overheden en vervoerders samenwerken om betrouwbaar, hoogfrequent, snel en comfortabel openbaar vervoer te verzorgen. R-net is gebaseerd op de succesvolle formule van de in onze gemeente rijdende Zuidtangent.

Deltaplan Bereikbaarheid

Het realiseren van een snelle busverbinding tussen Noordwijk – Sassenheim – Lisse en Schiphol is opgenomen in ons Deltaplan Bereikbaarheid waarmee de raad op 26 januari 2012 heeft ingestemd. De busverbinding maakt ook deel uit van het door het Rijk bekostigde Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.

Om deze busverbinding mogelijk te maken wordt door alle betrokken partijen nu de bestuursovereenkomst ondertekend. Deze partijen zijn: de provincie Zuid-Holland, de provincie Noord-Holland, de gemeenschappelijke regeling Holland-Rijnland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer.

Bijdrage Haarlemmermeer

Onze bijdrage betreft het leveren van een inspanningsverplichting. Dit betekent dat wij in samenhang met de keuzes ten aanzien van toekomstige verstedelijking in westelijk Haarlemmermeer, de fasering nastreven om een HOV-brug (met optie tot uitbreiding met fietsbrug) alsmede de aansluiting op de bestaande Zuidtak van de Zuidtangent lijn 310 in 2020 te realiseren. De overige HOV-maatregelen op ons grondgebied, te weten een vervolgracé in het gebied ten westen van Nieuw-Vennep, worden afhankelijk van de toekomstige woningbouwplannen gerealiseerd in een nader vast te stellen tijdpad.

Middelen

De kosten van het maatregelenpakket voor de gehele corridor bedragen in totaal € 53,8 mln. Hiervan is voor het realiseren van het tracégedeelte op Noord-Hollands grondgebied een bedrag geraamd op €15,8 mln. en dit wordt gezamenlijk gefinancierd door de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam. Gemeente Haarlemmermeer levert aan dit maatregelenpakket geen financiële bijdrage.

Voor aanvullende wensen op het Programma van Eisen, te weten de mogelijke uitbreiding van de HOV-brug over de Ringvaart bij Lisserbroek met een fietsbrug, zullen door Provincie Zuid-Holland, Stadsregio Amsterdam en gemeenten Lisse en Haarlemmermeer aanvullende afspraken worden gemaakt over de kosten voor realisatie, beheer en onderhoud.

Bij het vaststellen van deze aanvullende maatregelen en het bepalen van de dekking hiervoor zal een apart voorstel aan de Raad worden voorgelegd, omdat hiervoor in het uitvoeringsprogramma van het Deltaplan Bereikbaarheid nog geen middelen zijn gereserveerd.

Communicatie

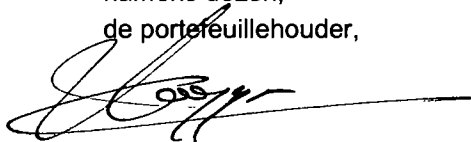
De studie wordt uitgevoerd onder centrale regie van de provincie Zuid-Holland. Dit houdt in dat zij ook verantwoordelijk is voor het communicatie – en participatieproces. Alleen de fysieke realisatie van de maatregelen op Noord-Hollands grondgebied worden uitgevoerd door de provincie Noord-Holland. Voor de directe omwonenden van het toekomstige tracé in Lisserbroek wordt direct volgend op ons besluit tot ondertekening van de bestuursovereenkomst een speciale informatiebijeenkomst gehouden. Vervolgens zal op 13 november a.s. voor alle bewoners van Lisserbroek en Lisse een informatieavond plus informatiemarkt door de provincie Zuid-Holland worden georganiseerd.

Besluit

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om:

1. de Bestuursovereenkomst HOV corridor Noordwijk-Schiphol te ondertekenen;
2. deze nota ter kennisname aan de raad toe te sturen.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouder,



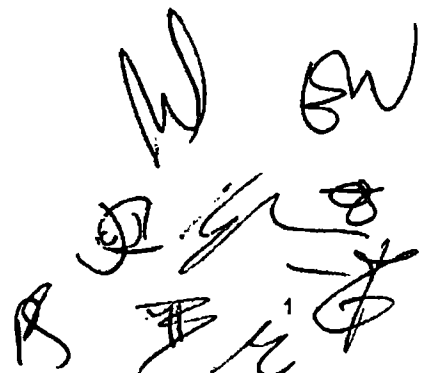
C.J. Loggen

Bestuursovereenkomst hoogwaardig OV Randstad

PARTIJEN

1. De minister van Infrastructuur en Milieu mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen, handelend als bestuursorgaan en vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden (hierna te noemen **minister**);
2. Het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland als bestuursorgaan, te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde Verkeer en Vervoer mevrouw I.G.M. de Bondt (hierna te noemen: **Zuid-Holland**);
3. Het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, te deze krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging gedeputeerde staten van Noord-Holland 2012 rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde mevrouw E. Post MMC (hierna te noemen **Noord-Holland**);
4. Het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht als bestuursorgaan, te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde Mobiliteit, Economie en Financiën de heer J.W.R. van Lunteren (hierna te noemen: **Utrecht**);
5. Het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Flevoland als bestuursorgaan, te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde Verkeer en Vervoer de heer J. Lodders (hierna te noemen: **Flevoland**);
6. Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam, te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder Openbaar Vervoer de heer E.D. Wiebes (hierna te noemen **Stadsregio Amsterdam**);
7. Het Dagelijks Bestuur van de stadsregio Rotterdam, te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder verkeer en vervoer mevrouw J.N. Baljeu (hierna te noemen **stadsregio Rotterdam**);
8. Regionaal Openbaar Lichaam Stadsgewest Haaglanden, gevestigd te 's Gravenhage, te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder verkeer en vervoer de heer P.W.M. Smit (hierna te noemen **Haaglanden**);
9. Het Dagelijks Bestuur van het Bestuur Regio Utrecht, te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder Openbaar vervoer de heer A.J. Gerritsen (hierna te noemen **BRU**);

hierna gezamenlijk te noemen: '**Partijen**'.



Handwritten signatures of the parties involved in the agreement, including the Minister and representatives from the provinces and regions.

OVERWEGENDE

- A. Dat Partijen de concurrentiekracht van de Randstad als een van de belangrijke stedelijke regio's in Nederland willen versterken
- B. Dat Partijen dit willen bereiken door het versterken van het hoogwaardig OV vanuit het reizigersperspectief in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling
- C. Dat de decentrale OV-autoriteiten en minister in 2009 zijn gestart met het OV-bureau Randstad
- D. Dat via het OV-bureau Randstad is uitgewerkt
 - i. het R-net;
 - ii. de Ontwikkelingsrichting OV-RO (openbaar vervoer-ruimtelijke ordening) voor de Randstad;
 - iii. de betrokkenheid van de decentrale OV-autoriteiten bij het spoorvervoer op het hoofdrailnet.
- E. Dat de huidige bestuursovereenkomst OV-bureau Randstad afloopt op 31 maart 2012
- F. Dat Partijen het komende jaar een vervolg willen geven aan het OV-bureau Randstad en de tot nu toe behaalde resultaten willen borgen

KOMEN HET VOLGENDE OVEREEN

1. Definities

In deze bestuursovereenkomst wordt verstaan onder:

- i. R-net: een netwerk van hoogwaardige OV-verbindingen tussen knooppunten en een productformule van voertuigen en haltes met een gedefinieerd minimaal kwaliteitsniveau;
- ii. Projectgroep R-net: groep van direct bij de invoering van R-net betrokken medewerkers van de decentrale OV-autoriteiten met een coördinerende en adviserende taak over de invoering van R-net;
- iii. Directieraad: afstemmingsgremium waarin alle Partijen vertegenwoordigd zijn op directieniveau;
- iv. Bestuurlijke Conferentie: afstemmingsgremium waarin alle Partijen vertegenwoordigd zijn op bestuurlijk niveau;
- v. Regio's: Metropoolregio Amsterdam (Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland en Stadsregio Amsterdam), Regio Utrecht (Provincie Utrecht en Bestuur Regio Utrecht) en Zuidvleugel (Provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden);
- vi. Decentrale OV-autoriteiten: Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht, Flevoland, Stadsregio Amsterdam, stadsregio Rotterdam, Haaglanden en BRU;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'MD', 'BW', 'R', and several other illegible signatures.

- vii. Productformule R-net: set aan eisen die gesteld worden aan vervoerprestaties (zoals frequenties, bedieningstijd en reissnelheid) en huisstijl (vormgeving) van fysieke uitingen (zoals voertuigen, logo enabri's);
- viii. Implementatiestrategie R-net: kader voor de implementatie van R-net met fasering van de implementatie, Programma van eisen Productformule R-net, toepassing van de eisen en aansturing van de implementatie;
- ix. Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad: gezamenlijke visie van Rijk, decentrale OV-autoriteiten en Nederlandse Spoorwegen NV op de afstemming van het OV-netwerk op knooppunten op het schaalniveau van de Randstad, zodanig dat de ruimtelijk-economische potentie van deze knooppunten wordt versterkt.

2. Doel van de bestuursovereenkomst

Het doel van deze bestuursovereenkomst is het vastleggen van inhoudelijke en procedurele afspraken tussen Partijen over

- i. het R-net
- ii. de Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad en de uitwerkingen daarvan via afspraken in de Regio Utrecht, Metropoolregio Amsterdam en Zuidvleugel
- iii. voortzetting van het OV-bureau Randstad

3. R-net

- A. Decentrale OV-autoriteiten hebben de ambitie om uiterlijk in 2028 R-net op het netwerk OV-verbindingen in de Ambitie Randstadnet 2028, en opgenomen in bijlage 1, te realiseren.
- B. Decentrale OV-autoriteiten onderschrijven de Implementatiestrategie R-net, welke is opgenomen in bijlage 2 en spannen zich in deze uit te voeren. De Implementatiestrategie R-net regelt de volgende onderwerpen:
 - i. Programma van eisen Productformule per fase (2012, 2020, 2028) waaraan R-netverbindingen moeten voldoen
 - ii. Fasering van de implementatie
 - iii. Procesafspraken over invoering van de huisstijl
- C. De decentrale OV-autoriteiten stellen uiterlijk 31 december 2012 ieder een plan van aanpak op voor de implementatie van R-net conform de Implementatiestrategie R-net
- D. Een uitzondering op het Programma van eisen Productformule ten aanzien van de frequentie geldt voor de Merwede-Lingelijn en de verbindingen Gouda-Alphen aan den Rijn en Hoek van Holland-Rotterdam

Handwritten signatures and initials, including a large 'SW' at the top right, and several other scribbles and initials below it, including one with a '3' above it.

- E. Decentrale OV-autoriteiten implementeren de huisstijl conform de specificaties opgenomen uit de huisstijlvoorschriften in bijlage 3 volgens de fasering uit de Implementatiestrategie R-net
- F. De merknaam R-net en het logo van R-net zijn gedeponereerd door Noord-Holland. Noord-Holland stelt het gebruiksrecht voor ontwerpen om niet ter beschikking aan de decentrale OV-autoriteiten.
- G. De Projectgroep R-net is belast met de volgende taken:
 - i. Monitoren van de implementatie en kwaliteitsbewaking van R-net en zo nodig doen van voorstellen voor aanpassingen van het netwerk, het Programma van eisen Productformule, huisstijl en de implementatiestrategie
 - ii. Monitoren op hoofdlijnen van bekendheid, imago, gebruik en waardering van het R-net door reizigers
- H. Wijzigingsvoorstellen van de decentrale OV-autoriteiten met betrekking tot de Productformule R-net (het Programma van Eisen en de huisstijl) en de Implementatiestrategie R-net worden getoetst in de Directieraad. Vervolgens worden de wijzigingsvoorstellen inclusief een advies van de Directieraad ter besluitvorming in gebracht bij de decentrale OV-autoriteiten ter vaststelling.
- I. De kosten voor de taken genoemd in artikel 4G worden tot en met 30 juni 2013 gefinancierd uit de middelen van het OV-bureau Randstad. Daarna worden kosten direct gefinancierd door Partijen. Hiertoe maken Partijen voor 1 juli 2013 nadere afspraken over de verdeelsleutel en stelt de Projectgroep R-net jaarlijks een begroting op welke wordt goedgekeurd door de Directieraad.

4. Ontwikkelingsrichting OV-RO

- A. Partijen onderschrijven de Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad en spannen zich in om deze te realiseren. Zie bijlage 4 voor de Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad.
- B. De Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad wordt door Partijen gemonitord en als ontwikkelingen daar aanleiding toe geven, wordt de Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad door Partijen geactualiseerd. De geactualiseerde versie van de Ontwikkelingsrichting OV-RO wordt in afschrift als bijlage aan deze bestuursovereenkomst gehecht.
- C. De decentrale OV-autoriteiten maken per regio afspraken om een afgestemde ontwikkeling van het hoogwaardige OV in relatie met de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio te bevorderen. De Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad vormt hiervoor het uitgangspunt. Uit de afspraken voortvloeiende investeringswensen worden door de inliggende OV-autoriteiten ingebracht in gesprekken over de gebiedsagenda's en het bestuurlijk overleg met het Rijk over het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport), het BO-MIRT, met als doel financieringsafspraken te maken met de minister.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, several smaller signatures in the center, and the initials 'EW' and 'R' on the right.

- D. Eventuele actualisering van de Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad zal gezamenlijk met de Nederlandse Spoorwegen NV plaatsvinden. Bij de onder 5C bedoelde samenwerking van de decentrale OV-autoriteiten per regio worden waar relevant afspraken gemaakt met de Nederlandse Spoorwegen NV met de gezamenlijke Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad als uitgangspunt.

5. Voortzetting OV-bureau Randstad

- A. Partijen geven tot en met 30 juni 2013 een vervolg aan het OV-bureau Randstad. De looptijd voor de verlenging van het OV-bureau Randstad wijkt af van de looptijd van de overige onderdelen van deze overeenkomst zoals aangegeven in 6A.
- B. Het OV-bureau Randstad kent de volgende vier taakopgaven:
- het compleet maken van de Implementatiestrategie R-net om daarmee een heldere en eenduidige basis te creëren voor de implementatieplannen van de decentrale OV-autoriteiten en afspraken maken over de kwaliteitsborging van R-net.
 - afronden van lopende projecten, monitoren van gemaakte afspraken en waar mogelijk benutten van samenwerkingsvoordelen met betrekking tot ketenintegratie. Zie voor lopende projecten en gemaakte afspraken met betrekking tot ketenintegratie bijlage 5.
 - bij elkaar brengen van de ontwikkelingen en de ambities van Partijen en Nederlandse Spoorwegen NV op niveau van de Randstad en per regio, gericht op versterking van knooppunten en de keten in de Randstad.
 - het borgen van betrokkenheid van de decentrale OV-autoriteiten bij het spoorvervoer op het hoofdrailnet.
- C. Het OV-bureau Randstad wordt aangestuurd door de Directieraad
- D. De Directieraad stelt de directeur aan, bepaalt het werkprogramma, de formatie en vestigingsplaats en stelt de begroting vast. De directeur stelt medewerkers aan.
- E. Voorstellen met betrekking tot de onder 3B genoemde taakopgaven worden door het OV-bureau Randstad ontwikkeld in samenwerking met Partijen en andere relevante organisaties, met name de Nederlandse Spoorwegen NV. De voorstellen worden door de Directieraad getoetst en zo nodig ter besluitvorming ingebracht bij Partijen, al dan niet voorafgaande door een Bestuurlijke Conferentie. Uitvoering geschiedt door de verantwoordelijke Partijen.
- F. De kosten van het OV-bureau Randstad bedragen ten hoogste € 500.000 tot en met 30 juni 2013 en worden voor 50% gedragen door de minister en voor 50% in gelijke delen door de decentrale OV-autoriteiten gezamenlijk.
- G. De administratie voor het OV-bureau Randstad is belegd bij het Stadsgewest Haaglanden.

Handwritten signatures and initials, including "AN" and "B", along with a small number "5" in the bottom right corner.

6. Beheersing bestuursovereenkomst

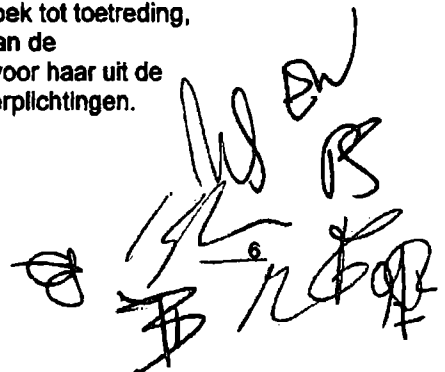
- A. Deze bestuursovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening, en dit met terugwerkende kracht vanaf 1 april 2012, en eindigt op 31 maart 2020, behoudens de looptijd voor de verlenging van het OV-bureau tot en met 30 juni 2013, zoals aangegeven in 3. Partijen treden uiterlijk 1 oktober 2019 in overleg over voortzetting van deze bestuursovereenkomst.
- B. Tussentijds kunnen met instemming van alle Partijen die de aanvullende afspraken aan gaan aanvullende afspraken gemaakt worden of wijzigingen worden aangebracht door addenda toe te voegen aan deze bestuursovereenkomst. De addenda bevatten de aanvullende afspraken of de wijzigingen en de schriftelijke verklaringen van instemmingen daarmee van betrokken Partijen.
- C. Over de onderwerpen waar deze bestuursovereenkomst niet in voorziet, kunnen Partijen aanvullende afspraken maken door addenda toe te voegen aan deze bestuursovereenkomst. De addenda bevatten de aanvullende afspraken of de wijzigingen en de schriftelijke verklaringen van instemmingen daarmee van betrokken Partijen.
- D. Een tussentijdse evaluatie van deze bestuursovereenkomst laten Partijen in 2015 uitvoeren via een evaluatieonderzoek.
- E. Op basis van een nadere evaluatie in 2019 doen Partijen voorstellen voor voortzetting of aanpassing van de samenwerking t.a.v. het Randstedelijk hoogwaardig openbaar vervoer.

7. Opzegging en beëindiging

- A. Elke Partij mag deze bestuursovereenkomst met inachtneming van een opzegtermijn van vier maanden schriftelijk opzeggen, indien een zodanige verandering van omstandigheden is opgetreden dat van de betreffende partij in redelijkheid niet langer kan worden gevergd de bestuursovereenkomst vast te zetten. De opzegging moet de verandering van de omstandigheden vermelden.
- B. Wanneer een Partij de bestuursovereenkomst opzegt, blijft de bestuursovereenkomst voor de overige Partijen in stand voor zover de inhoud en strekking ervan zich daartegen niet verzetten.

8. Toetreding

- A. Deze bestuursovereenkomst staat open voor toetreding door derden die in een vergelijkbare positie verkeren als Partijen.
- B. Toetreding geschiedt op de volgende wijze: de toetredende partij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan Partijen. Zodra Partijen unaniem schriftelijk hebben ingestemd met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de bestuursovereenkomst en gelden voor die partij de voor haar uit de bestuursovereenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen.



- C. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden in afschrift als bijlage aan deze bestuursovereenkomst gehecht.

9. Geschillenregeling

- A. Deze bestuursovereenkomst is niet in rechte afdwingbaar.
- B. Alle geschillen die mochten ontstaan naar aanleiding van deze bestuursovereenkomst zullen aan de orde komen in de Directieraad en indien nodig in de Bestuurlijke Conferentie. Er is sprake van een geschil als een Partij daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partijen.

10. Bijlagen

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze bestuursovereenkomst:

- i. Ambitie Randstadnet 2028, concept 7 maart 2012
- ii. Implementatiestrategie R-net, versie 23 mei 2012
- iii. Huisstijl R-net: het 'Handboek R-net productformule' versie 1.0 juni 2011 en het handboek voor abri's 'Beeldbepalende kenmerken R-net abri' versie 1.0 augustus 2011
- iv. Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad, versie 22 maart 2012
- v. Overzicht ketenintegratieprojecten, versie 28 juni 2012

11. Ondertekening

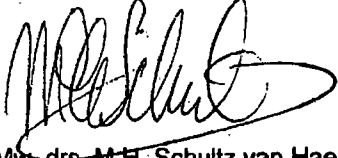
Deze overeenkomst kan worden ondertekend in meerdere exemplaren. Ieder ondertekend exemplaar wordt geacht een origineel exemplaar te zijn en alle exemplaren gezamenlijk vormen een en dezelfde overeenkomst. De handtekeningpagina van ieder exemplaar kan worden toegevoegd aan ieder ander exemplaar om de volledig ondertekende overeenkomst te vormen. De overeenkomst en/of de handtekeningpagina's kunnen via e-mail of fax tussen partijen worden uitgewisseld en een via e-mail of fax uitgewisselde handtekening van iedere partij wordt geacht een originele handtekening te zijn.



Aldus overeengekomen.

Te Den Haag,
d.d. 21 - 09 - 2012
Namens de Staat der Nederlanden,

de minister van Infrastructuur en Milieu



Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Te Den Haag,
d.d. 12 - 09 - 2012
Namens Gedeputeerde Staten van de
Provincie Zuid-Holland,

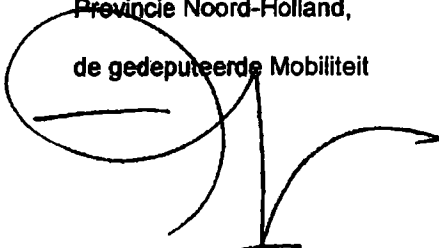
de gedeputeerde Verkeer en Vervoer



Mw. I.G.M. de Bondt

Te Haarlem,
d.d. 26 - 09 - 2012
Namens Gedeputeerde Staten van de
Provincie Noord-Holland,

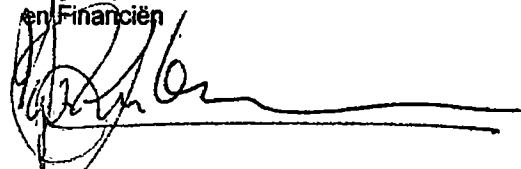
de gedeputeerde Mobiliteit



Mw. E. Post MMC

Te Utrecht,
d.d. 14 - 09 - 2012
Namens Gedeputeerde Staten van de
Provincie Utrecht,

de gedeputeerde Mobiliteit, Economie
en Financiën

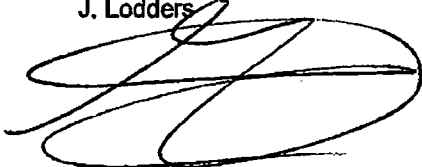


J.W.R. van Lunteren

Te Lelystad,
d.d. 18 - 09 - 2012
Namens Gedeputeerde Staten van de
Provincie Flevoland,

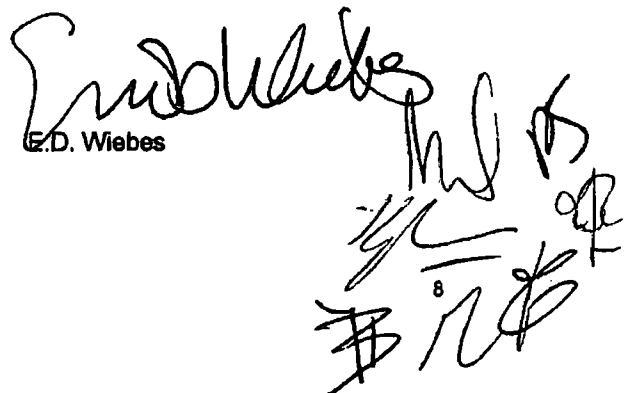
de gedeputeerde Verkeer en Vervoer

J. Ladders



Te Amsterdam,
d.d. 26 - 9 - 2012
Namens Stadsregio Amsterdam

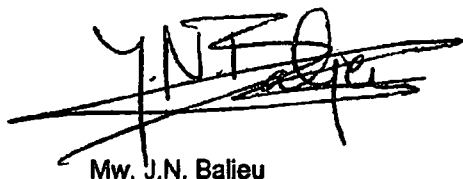
de portefeuillehouder Openbaar
Vervoer



E.D. Wiebes

Te Rotterdam,
d.d. 13 - 9 - 2012
Namens stadsregio Rotterdam

de portefeuillehouder verkeer en
vervoer



Mw. J.N. Baljeu

Te Den Haag,
d.d. 14 - 9 - 2012
Namens Stadsgewest Haaglanden

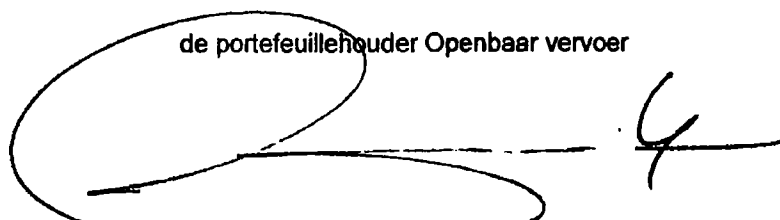
de portefeuillehouder verkeer en
vervoer



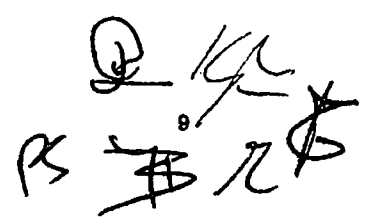
P.W.M. Smit

Te Utrecht,
d.d. 11 - 09 - 2012
Namens Bestuur Regio Utrecht

de portefeuillehouder Openbaar vervoer



A.J. Gerritsen



Bijlage 1 bij bestuursovereenkomst Hoogwaardig OV Randstad (concept 7 maart 2012)

Ambitie Randstadnet 2028


Ambitie Randstadnet 2028

Concept 7 maart 2012


 Sprinter/Metro/Sneltram

 HOV-Bus

 Overstappunt

 Internationaal centrum

 Randstedelijk centrum

 Bebouwd gebied







Bijlage 2 IMPLEMENTATIESTRATEGIE R-NET

De implementatiestrategie R-net geeft een kader voor de implementatie van R-net in de Randstad en beschrijft de fasering van de implementatie, het programma van eisen voor de Productformule van R-net, de wijze waarop deze door de decentrale OV-autoriteiten moet worden toegepast en de aansturing van de implementatie.

1. Doel van de implementatiestrategie R-net

Doel van implementatiestrategie is om een realistisch ontwikkelingspad vast te leggen voor de implementatie van R-net om te bereiken dat in 2028 R-net in de Randstad staat voor een netwerk van openbaar vervoer met hoge kwaliteit dat de verschillende vervoermodaliteiten bevat en afgestemd is op de vervoersbehoefte van de reiziger en de ruimtelijke ontwikkeling. Het netwerk is herkenbaar voor de reiziger omdat het voldoet aan dezelfde eisen en huisstijl, de Productformule.

2. Implementatieproces

Het implementatieproces kent twee fasen: 1. 2012 tot 2020 en 2. 2020 tot 2028.

Fase 1 2012-2020

Het vertrekpunt voor de implementatie is het jaar 2012. Iedere decentrale OV-autoriteit -al dan niet in regioverband- heeft uiterlijk 31 december 2012 een plan van aanpak gemaakt met het stappenplan beschreven in paragraaf 4 voor de ontwikkeling en implementatie van de lijnen die tot R-net (moeten) gaan behoren. Iedere in het plan opgenomen lijn heeft de potentie om met hoge frequenties en ruime bedieningsperioden gereden te kunnen worden.

Voor de invoering van de huisstijl geldt het uitgangspunt 'werk maken met werk'. Dat wil zeggen dat lijnen die qua eisen op het gewenste niveau zijn en onderdeel gaan uitmaken van R-net bij een nieuwe vervoerconcessie of bij een tussentijdse opknapbeurt (railvoertuigen) worden uitgevoerd in de huisstijl van R-net. Op halten aan de lijn zijn of worden R-netabri's en DRIS geplaatst. Bij de aanleg daarvan wordt rekening gehouden met een efficiënte inzet van middelen, door waar mogelijk aan te sluiten bij andere werkzaamheden die aan de halte plaatsvinden. Dat betekent dat in sommige gevallen van een stapsgewijze realisatie sprake is en de voorzieningen niet gelijktijdig overal op hetzelfde kwaliteitsniveau zullen zijn.

Dit impliceert dat in deze eerste fase een aantal (beoogde) lijnen van R-net niet voldoen aan het door de verschillende colleges en besturen vastgestelde programma van eisen voor de Productformule zoals vastgelegd in het rapport "Randstadnet 2028. De belofte aan de reiziger" en de amendementen daarop zoals vastgelegd in deze bestuursovereenkomst. Deze eerste fase loopt synchroon met de uitvoering van de investeringsprogramma's voor R-net van de decentrale OV-autoriteiten al dan niet in vleugelverband.

Gedurende deze fase worden door de decentrale OV-autoriteiten iedere twee jaar hun plannen van aanpak voor de implementatie van R-net geactualiseerd. De Projectgroep R-net brengt mede aan de hand daarvan iedere twee jaar in kaart hoe het staat met de implementatie van R-net. In 2019 wordt een evaluatie uitgevoerd waarbij wordt aangegeven hoe het staat met de implementatie van R-net, de vraag zal worden beantwoord of het programma van eisen bijstelling behoeft en welke (beoogde) R-net lijnen toch niet (zullen) kunnen voldoen aan het programma van eisen.

Fase 2 2020-2028

Het vertrekpunt voor deze fase is de evaluatie van de implementatie 2019. Op basis hiervan en van de verschillende geactualiseerde netwerkvisies/gebiedsagenda's 2030 die door de decentrale OV-autoriteiten zijn opgesteld, wordt door iedere decentrale OV-autoriteit al dan niet in breder verband een plan van aanpak opgesteld voor de doorontwikkeling van R-net tot 2028. Ook in deze fase actualiseren de decentrale OV-autoriteiten iedere twee jaar hun implementatieplannen en brengt de Projectgroep R-net op basis daarvan in kaart hoe het staat met de implementatie. Deze fase eindigt met het eindbeeld 2028 zoals in het programma van eisen Productformule (zie hieronder).

3. Programma van eisen Productformule: uitgangspunt 2012, tussenstand 2020 en eindbeeld 2028

De eisen geven een nadere uitwerking van de kernwaarden van R-net: betrouwbaar, herkenbaar, samenhangend, aantrekkelijk en gemakkelijk (moeiteloos). Het onderscheidend karakter van R-net 2028 is spoorboekloos rijden, in ieder geval in de spits op werkdagen in de maatgevende spitsrichting. Deze ambitie wordt vertaald dat minder dan 4/uur (en minder dan 6/uur in de spits) geen R-net 2028 is.

Ingroei tot 2020 is mogelijk. Een lijn die nog niet aan eisen voldoet, maar op termijn wel, mag een R-netlijn zijn. De voorwaarden voor ingroei naar de situatie 2020 zijn gedefinieerd. De eisen voor R-net zijn uitgewerkt in tabel 1: Programma van eisen Productformule per fase. De eisen zijn geclassificeerd om onderscheid te kunnen maken in de manier waarop er met eventuele afwijkingen omgegaan wordt. Aan de classificatie wordt de volgende betekenis toegekend.

- a. *Kritiek*: aan deze eis moet voldaan worden, geen afwijking mogelijk. Voldoet een verbinding niet aan deze eis, dan is de verbinding geen R-net lijn.
- b. *Essentieel*: aan deze eis moet voldaan worden. Afwijkingen doen in ernstige mate afbreuk aan de productformule en/of de belofte aan de reiziger, maar zijn mogelijk. Onder vooraf gedefinieerde, geüniformeerde voorwaarden, is de verbinding ook een R-net-lijn. Deze voorwaarden worden op voordracht van de Directieraad bestuurlijk vastgesteld.
- c. *Belangrijk*: aan deze eis moet voldaan worden. Afwijkingen tasten de belofte aan de reiziger en/of de productformule aan, maar zijn mogelijk. Met nader te bepalen maatregelen, die niet geüniformeerd hoeven te zijn, is een verbinding ook een R-net-lijn. Deze voorwaarden worden besproken en afgestemd in de Projectgroep R-net en op voordracht van de Directieraad bestuurlijk vastgesteld.
- d. *Wenselijk*: deze eis is een streefwaarde, afwijkingen zijn mogelijk. De verbinding is ook een R-net-lijn.

Motivering van afwijking van eisen door een decentrale OV-autoriteit gaat vergezeld van een voorstel om voor de gevolgen van afwijking te compenseren voor eisen met de classificaties: 'essentieel', 'belangrijk' en 'wenselijk'.

Tabel 1 Programma van eisen Productformule per fase

Eis	2012	2020	2028
Bediening Essentieel	Bus en rail (decentraal): <ul style="list-style-type: none"> • Werkdag: 6.00-24.00 m.u.v. spitslijnen • Weekenden: aangepast aan reizigersvraag 	Bus en rail: <ul style="list-style-type: none"> • Werkdag: 6.00-24.00 • Zaterdag: 7.00-24.00 • Zondag: 8.00-24.00 	Bus en rail: <ul style="list-style-type: none"> • Werkdag: 6.00-24.00 • Zaterdag: 7.00-24.00 • Zondag: 8.00-24.00
Minimumfrequentie Essentieel	Bus: <ul style="list-style-type: none"> • Werkdag spits: 4/uur • Werkdag buiten spits: 4/uur • Zaterdag: 4/uur • Zondag: 2/uur Rail: <ul style="list-style-type: none"> • Werkdag spits: 4/uur • Werkdag buiten spits: 4/uur • Zaterdag: 4/uur • Zondag: 4/uur 	Bus: <ul style="list-style-type: none"> • Werkdag spits 6/uur • Werkdag buiten spits: 4/uur • Zaterdag: 4/uur • Zondag: 4/uur Rail: <ul style="list-style-type: none"> • Werkdag spits: 4/uur • Werkdag buiten spits: 4/uur • Zaterdag: 4/uur • Zondag: 4/uur 	Bus/rail: Ambitie: <ul style="list-style-type: none"> • 6 x per uur Minimum: <ul style="list-style-type: none"> • 6 x per uur in spits en overige tijden 4 x per uur
Reissnelheid Wenselijk	Geen generieke eis: tot 2020 worden er nog allerlei doorstromingsmaatregelen gerealiseerd. Streefwaarden: Buiten bebouwde kom: Maximaal 20 km/u langzamer dan toegestane snelheid V/f factor max. 1,5	Bus/rail: <ul style="list-style-type: none"> • Bebouwde kom: nog uitwerken • Overig: maximaal 20 km/u langzamer dan toegestane snelheid V/f factor max. 1,5 	Bus/rail: <ul style="list-style-type: none"> • Bebouwde kom: nog uitwerken • Overig: maximaal 20 km langzamer dan toegestane snelheid V/f factor max. 1,5
Betrouwbaarheid Kritiek	<ul style="list-style-type: none"> • Geen rituitval • Nooit te vroeg vertrekken • Gegarandeerde overstap 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen rituitval • Nooit te vroeg vertrekken • Stipt, geplande reistijd is gerealiseerde reistijd • Altijd actuele informatie • Gegarandeerde overstap (m.u.v. ritten na 24.00 uur) 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen rituitval • Nooit te vroeg vertrekken • Stipt, geplande reistijd is gerealiseerde reistijd • Altijd actuele informatie • Gegarandeerde overstap (m.u.v. ritten na 24.00 uur)
Voorzieningen Belangrijk	Voorzieningen voor fiets, dynamische reisinformatie, overstapinformatie, abri's volgens de functionele eisen uit de productformule R-net afhankelijk van ingang nieuwe contracten of groot onderhoud	Voorzieningen voor fiets, dynamische reisinformatie, overstapinformatie, abri's volgens de functionele eisen uit de productformule R-net afhankelijk van ingang nieuwe contracten of groot onderhoud	Voorzieningen voor fiets, dynamische reisinformatie, overstapinformatie, abri's volgens de productformule R-net

Eis	2012	2020	2028
Herkenbaarheid: huisstijl Essentieel	huisstijl invoeren bij eerstvolgende concessie/groot onderhoud materieel/contracten.	<ul style="list-style-type: none"> • Bus: volledig huisstijl R-net • Rail: voertuigen R-net • Abri: gedeeltelijk R-net • DRIS: gedeeltelijk R-net 	Alle uitingen van R-net voldoen aan de huisstijl

TOELICHTING

Bundeling van lijnen op corridors

Het is mogelijk om de karakteristieken van lijnen in combinatie te beschouwen, als de lijnen van eenzelfde corridor gebruik maken. Een corridor is een verbindingsas tussen OV-knooppunten.

Spitstijden

Spitstijden zijn 06.00 - 09.00 en 16.00 - 19.00 op werkdagen.

Frequentie

De genoemde eisen zijn minimum-eisen. Er wordt allereerst onderscheid gemaakt tussen bus en rail. Omdat railvoertuigen meer reizigers kunnen vervoeren dan bussen, is voor railvoertuigen een van de bus afwijkende frequentie gehanteerd. Van een aantal specifieke decentrale railverbindingen is het de vraag of zij de geambieerde frequentie ooit halen omdat de reizigersvraag niet dusdanig is dat de beoogde frequentie nodig is. Terwijl het wel om verbindingen gaat die onderdeel zijn van het StedenbaanPlusnetwerk en passen in het netwerk van R-net. Deze lijnen zijn de Merwede-Lingelijn de Hoekse Lijn (Rotterdam-Hoek van Holland v.v) en Gouda-Alphen aan den Rijn v.v.. Voor deze lijnen wordt een uitzondering gemaakt, zij hoeven dus niet aan de geëiste frequentie te voldoen.

Ook bij de bussen is er een aantal verbindingen waarvan het nog maar de vraag is of zij ooit kunnen gaan voldoen aan het programma van eisen 2028. Het betreft de spitslijnen en een aantal lijnen die met name overdag en in de weekenden de eis van 6 x p/uur niet halen. Ook deze worden beoordeeld aan de hand van de doorlichting van de eisen in 2019 of eerder bij de ingang van nieuwe concessies.

Reissnelheid

Snelheid is een belangrijke kernwaarde van R-net. In het programma van eisen 2028 is opgenomen dat de dienstregelingsnelheid per deeltraject (tussen halten, zonder stoptijden) niet meer dan 20 km langzamer dan de toegestane snelheid gereden werd. In de praktijk is dit in binnensteden en woonwijken niet haalbaar. De eis aan de V/f Factor en de snelheid (die de verhouding in reistijd tussen auto verkeer en openbaar vervoer weergeeft) is zonder nadere operationalisering niet uniform hanteerbaar, maar dat is geen hindernis om de eis nu toe te passen. Daarom is deze eis tot 'wenselijk' geclassificeerd.

In de periode tot 2020 zal deze eis nader worden geoperationaliseerd door geharmoniseerde methoden te bepalen om snelheid en v/f factor te bepalen (wel of niet inclusief halteren, hoe te meten, op welke deeltrajecten) waarbij recht zal worden gedaan aan het karakter van de verschillende omgevingen.

Betrouwbaarheid

De eisen zijn nu absoluut geformuleerd, omdat het direct relateert aan de hoogste kernwaarden van R-net. Alle eisen voor betrouwbaarheid worden door de projectgroep R-net nader geoperationaliseerd door marges vast te stellen (bijv: max 0,5% rituitval of gemiste overstappen in een vooraf overeengekomen periode), opdat ze hanteerbaar zijn voor Decentrale Overheden.

Huisstijl/herkenbaarheid

De herkenbaarheid van R-net door middel van de toepassing van de uniforme huisstijl is afhankelijk van ingang van concessies en natuurlijke overgangen bijabri's en dynamische reisinformatie.

4. Plannen van aanpak

De verschillende OV-autoriteiten hebben uiterlijk 31 december 2012 ieder een plan van aanpak gereed voor de implementatie van R-net. Zij actualiseren dit plan tweejaarlijks. Daarbij doorlopen zij -al dan niet in samenwerking met de vervoerders- de volgende stappen:

- a. Allereerst bepalen zij welke lijnen tot R-net gaan behoren. Bij het bepalen of lijnen tot R-net behoren, of kunnen gaan behoren spelen factoren mee als huidig gebruik, functie, mogelijke ontwikkelingspotentie, ambitie, plaats in het netwerk, bijdrage verbetering bereikbaarheid, positie ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten en mogelijkheden tot bundeling van lijnen (corridorbenadering).
- b. Vervolgens toetsen zij de beoogde lijnen (al dan niet binnen een corridor) aan het programma van eisen 2028.

Deze toetsing kan vier verschillende uitkomsten hebben:

- i. De lijn voldoet aan de eisen
In dat geval worden de R-net eisen en de huisstijlelementen uit de productformule bij de start van de nieuwe concessies ingevoerd via opname in het PvE en de bestekken. Huisstijlelementen kunnen eventueel later ingevoerd worden op natuurlijke momenten van vervanging en/of onderhoud.
- ii. De lijn voldoet niet aan alle gestelde eisen, maar op termijn wel (binnen de looptijd van de huidige of aanstaande concessie)
Decentrale overheden stellen een implementatieplan voor deze lijn. Het implementatieplan benoemt de huidige condities en de activiteiten die worden ondernomen om aan de eisen te gaan voldoen en de activiteiten om te compenseren voor de eisen waar nog niet aan voldaan wordt of om de gevolgen ervan te minimaliseren. De eisen en de huisstijlelementen uit de productformule zijn voorgeschreven in het Programma van Eisen en bestekken en worden tijdens de looptijd van concessies ingevoerd. Het streven is om de huisstijl pas in te voeren als de lijn aan de eisen voldoet.
- iii. De lijn voldoet op een aantal kenmerken wel, en op een ander aantal kenmerken niet aan de eisen, en zal daar ook niet aan kunnen voldoen.
Nader beoordeeld wordt of de lijn, onder aanvullende voorwaarden, onderdeel kan uitmaken van R-net. Deze aanvullende voorwaarden omvatten de activiteiten en maatregelen ter compensatie van de eisen waar niet aan voldaan wordt en de gevolgen ervan te minimaliseren en worden benoemd in het implementatieplan.
- iv. De lijn voldoet op niet aan de eisen en zal dat op termijn ook niet doen.
In dat geval wordt de lijn niet opgenomen in R-net.

5. Organisatie/aansturing implementatie R-net

De verantwoordelijkheid voor de implementatie van R-net ligt bij iedere OV-autoriteit zelf. Beslissingen over de implementatie die het belang van de individuele OV-autoriteit overstijgen, worden geagendeerd voor de Directieraad door een Projectgroep R-net. Hierin zitten vertegenwoordigers van alle betrokken decentrale OV-autoriteiten. Een van de betrokken decentrale OV-autoriteiten levert de projectleider. Deze treedt op als voorzitter van de vergadering van de Projectgroep R-net, coördineert en is verantwoordelijk voor de inbreng voor de Directieraad en de Bestuurlijke Conferentie, bewaakt de inhoudelijke koers van het project uitgaande van genomen besluiten door colleges en besturen. Deze is tevens aanspreekpunt voor R-net als het gaat om overkoepelende zaken. Een van de decentrale OV-autoriteiten levert de secretaris van de projectgroep R-net.

De Projectgroep R-net draagt zorg voor de voorbereiding van de besluitvorming over de afwijkingen van de eisen volgens de in paragraaf 3 beschreven classificatie. Daartoe zorgt zij ervoor dat R-netlijnen

gemonitord worden tegen de eisen. De Projectgroep R-net definieert de informatiebehoefte en de manier waarop in die behoefte wordt voorzien. De resultaten van de monitoring worden periodiek besproken in de Projectgroep R-net en zo nodig geagendeerd voor de Directieraad. De Projectgroep R-net ziet er op toe dat de plannen van aanpak voor de implementatie door de verschillende decentrale OV-autoriteiten iedere twee jaar worden geactualiseerd. Aan de hand van deze actualisatie brengt de Projectgroep R-net in kaart hoe het staat met de implementatie. Dit agendeert zij voor de Directieraad.

6. Specificaties huisstijl R-net

Het 'Handboek R-net productformule' en 'R-net', het handboek voorabri's 'Beeldbepalende kenmerken R-netabri' en verdere uitwerkingen geven de specificaties waaraan de vormgeving van R-net in al zijn uitingen moet voldoen. De merknaam R-net en het R-net logo zijn gedeponeed door de Provincie Noord-Holland. Alle ontwerpen voor R-net zijn gemaakt in opdracht van de Provincie Noord-Holland. Deze stelt het gebruiksrecht voor de ontwerpen om niet ter beschikking aan de decentrale OV-autoriteiten. Het auteursrecht berust bij makers van de ontwerpen, FromAtoB Public Design en Mijksenaar.

Bijlage 3^a bij bestuursovereenkomst Hoogwaardig OV Randstad

1. Handboek R-net productformule
versie 10 augustus 2011

(alleen voorblad)

Bijlage 3^b bij bestuursovereenkomst Hoogwaardig OV Randstad

2. Beeldbepalende kenmerken R-net abri

Versie 22 maart 2012

(alleen voorblad)

Ontwikkelingsrichting OV-RO voor de Randstad

(versie 22 maart 2012 -bijlage 4 bij concept- overeenkomst hoogwaardig OV Randstad)

1. Ambitie

De acht decentrale overheden in de Randstad, het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en NS hebben de ambitie voor de Randstad om het samenhangende en hoogwaardige OV-netwerk verder te versterken en dit netwerk optimaal af te stemmen op het ruimtelijk-economisch functioneren van de Randstad en de nog te realiseren ruimtelijke ontwikkelingen. Dit om de bereikbaarheid van de steden in de Randstad ook op termijn te blijven waarborgen. Het versterken van een samenhangend en hoogwaardig OV- netwerk optimaal afgestemd op de ruimtelijke inrichting van de Randstad vraagt om een goede afstemming en samenwerking tussen de decentrale overheden, het ministerie van IenM en NS.

De uitdaging voor de partijen is om van het OV in de Randstad een aantrekkelijk en hoogwaardig alternatief te maken voor de auto en zo de bereikbaarheid van economische centra te versterken. De OV-reiziger zal meer voor het OV kiezen als hij 'zorgeloos' kan reizen. De reisketen functioneert dan als een geoliede machine: met hoge frequenties, soepel overstappen, goede reisinformatie en voorzieningen voor voor- en natransport. Dit vraagt om een afgestemd aanbod van hoogwaardig bus-, tram- en metro- en treinvervoer, een steeds beter op elkaar afgestemd OV-systeem. Hiervoor is nodig dat de spoorsector en de decentrale overheden gezamenlijk werken aan de totstandkoming van een optimale samenhang in het netwerk van alle modaliteiten.

Door het beter afstemmen van het netwerk op het ruimtelijk-economisch functioneren van de Randstad, kan zowel de ruimtelijke structuur als de kwaliteit van het OV verder worden versterkt. Van belang hierbij is om bestaande OV-knopen te benutten voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Er is sprake van een gezamenlijk belang: OV- knooppunten zijn aantrekkelijke plekken voor het bouwen van woningen, kantoren en voorzieningen; omgekeerd zorgt het realiseren van stedelijke verdichting rondom OV-knooppunten voor meer potentiële OV-reizigers. Ook door het stimuleren van ontwikkeling van toplocaties op goed bereikbare knooppunten (intercity-stations) stijgen de kansen voor OV-gebruik. De synergiebenutting van OV en RO is daarmee een gezamenlijke ambitie.

De in dit document beschreven ontwikkelingsrichting schetst het kader waarbinnen NS, het ministerie en de decentrale overheden willen samenwerken. Deze overeenkomst brengt geen directe financiële verplichtingen met zich mee. NS is in haar beslissingen afhankelijk van markt en infrastructuur en deze zijn randvoorwaardelijk. De visie- en ambitiedocumenten: 'Randstadnet 2028, de belofte aan de reiziger' en 'Synergie tussen OV en RO in de Randstad' van het OV-bureau Randstad en 'Nederland verbinden, ons voorstel aan de reiziger 2015-2025' van de NS zijn input geweest voor de onderwerpen van samenwerking. Dat betekent niet dat partijen de volledige inhoud van elkaars documenten onderschrijven.

2. Gezamenlijke opgave

In Europa ontwikkelen zich metropolitane regio's; de Randstad behoort tot de top 5 van de Europese metropolen. Verdergaande internationalisering vraagt om snelle en comfortabele verbindingen tussen de metropolitane regio's. Voor het spoor betekent dat goede internationale treinverbindingen van de Randstad naar het zuiden richting Brussel, Parijs en Londen en naar het oosten richting Rijn-Ruhr, Frankfurt en Berlijn.

Op het niveau van de Randstad zien we dat het *daily urban system* (schaalniveau waarop het merendeel van de dagelijkse verplaatsingen plaatsvindt) is toegenomen van de schaal van de grote stad en zijn directe omgeving tot de gehele vleugel. Dat betekent dat er op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam, de Zuidvleugel en de regio Utrecht een hoogwaardig regionaal/stadsgewestelijk OV-systeem nodig is.

Daarnaast blijkt uit in opdracht van het OV-bureau Randstad verricht onderzoek dat de komende decennia het aantal verplaatsingen tussen de vleugels van de Randstad (Metropoolregio Randstad, Zuidvleugel en regio Utrecht) harder toeneemt dan binnen de vleugels. Dit is het gevolg van het feit dat de geografische omvang van de bedrijvenmarkt, de arbeidsmarkt, de woningmarkt en de voorzieningenmarkt alsmaar toeneemt. Het belang van de Randstad als totaal als niveau van dagelijkse interacties neemt daarmee toe. Het zijn vooral de centra van bovenregionaal belang, internationale en Randstedelijke centra, die in toenemende mate een goede bereikbaarheid vragen vanuit de andere vleugels.

De algemene opgave voor de ontwikkeling van het OV ter ondersteuning van de veranderende ruimtelijke interactie binnen de Randstad is:

- Snelle internationale treinverbindingen, Intercity's, Sprinters en het regionale HOV zorgen door een afgestemde aanpak voor een optimale bereikbaarheid (in- en extern) van de Randstad.
- De functie van ieder type OV wordt in belangrijke mate bepaald door de ruimtelijk-economische structuur en ontwikkeling die het moet ondersteunen. De stedelijke ontwikkeling in de Randstad vraagt om:
 - het met elkaar verbinden van een netwerk van toplocaties, bestaande uit internationale en Randstedelijke centra;
 - het verbinden van de toplocaties in de Randstad met de belangrijke stedelijke regio's buiten de Randstad (vooral Gelderland en Noord-Brabant) en met de andere Europese metropolen;
 - het verbinden van de centra (met belangrijke woon-, werk- en recreatiegebieden) binnen de vleugels.

Geen van de betrokken partijen, de acht decentrale overheden in de Randstad, het ministerie van IenM en NS kan dit alleen. Maar gezamenlijk kunnen zij de gecombineerde OV-RO opgave voor de Randstad realiseren. Elk van de bij de ontwikkelingsrichting betrokken partijen zal hier - vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheden een bijdrage aan leveren:

- De NS zal zich inspannen om - binnen het kader van de huidige en toekomstige concessie - het spoorvervoer binnen en van en naar de Randstad verder te ontwikkelen en af te stemmen op het ruimtelijk- economisch functioneren van de Randstad, het regionaal HOV en de ontwikkeling daarin en nieuwe vervoer als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.
- Het ministerie van IenM zal - als concessieverlener voor het hoofdrailnet - de afstemming tussen de decentrale overheden en NS van het regionaal HOV en het spoorvervoer en de afstemming met de ruimtelijke inrichting bevorderen. Tevens wil het ministerie samen met de decentrale overheden en marktpartijen sterke multimodale knooppunten stimuleren.
- De decentrale overheden zullen werken aan verdere ontwikkeling van het regionaal HOV en deze ontwikkeling afstemmen op het spoorvervoer. Door het te voeren ruimtelijk beleid zullen zij bijdragen aan een optimaal gebruik en versterking van het OV-netwerk:
 - door stedelijke verdichting rond knooppunten van het OV;
 - door ontwikkeling van economische toplocaties op multimodale knooppunten die goed bereikbaar zijn per auto en per trein (Intercity).

3. De ontwikkelingsrichting OV- RO

Geïntegreerde ontwikkeling van het hoogwaardig OV in de Randstad in relatie met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen

Doel van de ontwikkelingsrichting is de richting te bepalen voor een samenhangende ontwikkeling van het hoogwaardig OV in de Randstad - de internationale treinen, Intercity's, Sprinter en het hoogwaardig metro-, tram- en busvervoer - in relatie met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen van de Randstad.

De ontwikkelingsrichting vormt het uitgangspunt voor op vleugelniveau te maken afspraken (zie punt 4). Die afspraken zijn vergelijkbaar met de huidige afspraken tussen decentrale overheden en NS in het kader van BOR-regionet in de Metropoolregio Amsterdam, StedenbaanPlus in de Zuidvleugel en Randstadspoor in de regio Utrecht. De scope van de te maken afspraken zal betrekking hebben op de al genoemde geïntegreerde ontwikkeling van al het hoogwaardige OV in relatie met de ruimtelijke ontwikkeling.

De gezamenlijke opgave wordt op twee niveau's gerealiseerd:

- ***netwerkontwikkeling van het OV afgestemd op de ruimtelijke ontwikkeling***
- ***knooppuntmanagement.***

3.1 Netwerkontwikkeling van het OV afgestemd op de ruimtelijke ontwikkeling *Internationale treinen en integratie internationale netwerk met het nationale net*

Goede internationale treinverbindingen van de Randstad naar het zuiden richting Brussel, Parijs en Londen en naar het oosten richting Rijn-Ruhr, Frankfurt en Berlijn zijn voor de ontwikkeling van de metropool van vitaal belang.

Toevoeging van de hogesnelheidslijn aan het hoofdrailnet biedt de mogelijkheid het treinproduct in de Randstad en tussen de Randstad en belangrijke economische regio's buiten de Randstad te differentiëren. De hogesnelheidslijn kan namelijk ook gebruikt worden voor een snel vervoer tussen de internationale centra van de Randstad onderling en met de landsdelen. Een voorbeeld hiervan is de verbinding met de Fyra tussen Amsterdam en Breda.

NS werkt aan de ontwikkeling van de dienstregeling van internationale treinen ten behoeve van verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad op basis van het volgende principes:

- Verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad, waarbij
- De internationale treinverbindingen via de HSL naar Brussel, Parijs en Londen en via het bestaande netwerk naar het Ruhrgebied en Frankfurt en naar Berlijn zorgen voor adequate verbindingen tussen de Randstadmetropool en metropolen in België, Frankrijk, Engeland en Duitsland. De internationale treinen stoppen in de Randstad bij de hoofdknopen.
- Verdere integratie van het internationale netwerk met het nationale net. Door toevoeging van de HSL aan het hoofdrailnet kan de hogesnelheidslijn gebruikt worden voor een snel treinproduct tussen de internationale centra van de Randstad onderling en met de landsdelen.

In samenwerking met NS werken de decentrale overheden aan de ontwikkeling van

- centra met een internationale allure en uitstraling rond de internationale knopen. De decentrale overheden zullen via hun ruimtelijk en economisch beleid de aantrekkelijkheid van deze centra verder versterken, waarmee het aantal OV-reizigers naar deze knooppunten wordt gestimuleerd.

De Intercity

De Intercity biedt in de Randstad een snelle verbinding tussen de vleugels.

NS werkt aan de ontwikkeling van de Intercity in de Randstad op basis van de volgende principes:

- De Intercity biedt in de Randstad een snelle verbinding tussen belangrijke stedelijke centra en vervoerknooppunten van de vleugels.
- De Intercity is de trein die de belangrijke centra in de Randstad met andere economische centra in Nederland verbindt.
- Om een snelle verbinding van de Intercity tussen de vleugels en met de landsdelen te garanderen is het streven verdere stops van de Intercity in de Randstad te beperken.

NS en de decentrale overheden aan werken samen op basis van de volgende uitgangspunten:

- De Intercity is in de Randstad de ruggengraat van het vervoer tussen de vleugels of te wel van het interregionale vervoer. Bij de Intercitystations vinden we niet alleen belangrijke stedelijke centra, de decentrale overheden zorgen ervoor dat deze stations ook belangrijke knooppunten van regionaal hoogwaardig openbaar vervoer zijn. Zo wordt een optimale verbinding tussen de vleugels in de Randstad geboden.
- Bij het besluit om de Intercity te laten stoppen bij een Randstedelijk centrum vormt de ruimtelijke functie van het knooppunt - naast de vervoerkundige afweging - een belangrijk element. Decentrale overheden en NS stemmen in een vroegtijdig stadium de kansen en ontwikkelingsplannen op elkaar af.

Sprinter en regionaal HOV

Binnen de vleugels van de Randstad zorgen de Sprinter en het regionale HOV voor hoogwaardige OV-verbindingen tussen de belangrijkste woongebieden en centra. Met de interregionale functie die de Intercity binnen de Randstad vervult, heeft de Sprinter vooral een rol binnen de vleugels voor vervoer naar de grotere centra en tussen de kleine kernen. De Sprinter vormt samen met het hoogwaardige metro-, sneltram- en busvervoer een samenhangend regionaal/stadsgewestelijk HOV-netwerk. De hoofdknopen van dit regionale HOV-netwerk liggen vooral bij de aan het spoor gelegen Randstedelijke centra, waar het netwerk aansluit op het Intercitynet.

De ontwikkeling van Sprinters en het regionaal HOV ten behoeve van verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad vindt plaats op basis van het volgende principes:

- De Sprinter vormt samen met het hoogwaardige metro-, sneltram- en busvervoer een samenhangend regionaal/stadsgewestelijk HOV-netwerk. Sprinter en regionaal HOV vullen elkaar aan en sluiten logisch op elkaar aan. De decentrale overheden en NS stemmen de ontwikkeling van hun netwerken zo op elkaar af dat paralleliteit¹ van Sprinter en regionaal HOV zoveel mogelijk wordt voorkomen.
- Beslissingen over de ontwikkeling van het OV worden genomen in samenhang met beslissingen van de decentrale overheden over de regionale ruimtelijke ontwikkeling van woningbouwlocaties en regionale en lokale centra. Daarmee kunnen ook nieuwe markten voor HOV worden gecreëerd. Decentrale overheden en NS stemmen in een vroegtijdig stadium de ontwikkelingskansen- en plannen op elkaar af.

3.2 Knooppuntmanagement

Het streven is het treinennetwerk en de regionale netwerken zo op elkaar aan te sluiten dat zij als één systeem gaan functioneren. Het omgevingsdomein van het station speelt daarin een belangrijke rol aangezien daar de overstap van de ene ketenmodaliteit (trein, bus, tram, metro, auto, fiets en looproutes) op de andere plaats vindt. Vanuit het oogpunt van de reiziger moet het een logische keuze zijn om voor het openbaar vervoer te kiezen. Een soepele overstap zal de reiziger sneller verleiden. Vervoersmanagement op knooppunten

¹ Hier wordt bedoeld op paralleliteit waarbij Sprinter en een regionale HOV-rail of –buslijn hoofdzakelijk dezelfde markt bedienen.

moet zich richten op prettig en laagdrempelig gebruik. Met name juiste en herkenbare informatie en logica is hierin erg belangrijk. Er valt veel winst te behalen wanneer de betrokken partijen goed met elkaar afstemmen. De basis voor goed knooppuntmanagement zijn schone, hele en veilige overstapplaatsen. Deze moeten vervolgens overzichtelijk zijn (ketenfaciliteiten op logische, zichtbare plekken, vergezeld met goede reisinformatie). Afstemming over reisinformatie, bewegwijzering, toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle modaliteiten zijn hierbij belangrijk. Vervolgens is het van belang dat de reiziger op een prettige plek kan wachten. Iedere reiziger is voetganger tussen het gebruik van de ketenvoorziening en de entree van het stationsgebouw in. Dat betekent dat het omgevingsdomein vanuit het perspectief en schaalniveau van de voetganger ontworpen dient te worden.

Een reiziger die een knooppunt aandoet is op het ene moment een voetganger, dan een busreiziger en later wellicht een treinreiziger. Deze hele keten bepaalt de kwaliteit van de reis van de klant. Omdat er meerdere partijen voor de keten verantwoordelijk zijn moeten deze partijen ervoor zorgen goed op elkaar aangesloten te zijn. De klant is de gemene deler.

Decentrale overheden en NS zorgen voor een afgestemde ontwikkeling van knooppunten op de volgende onderdelen:

- een schoon, heel en veilig omgevingsdomein;
- ontworpen vanuit het perspectief van de voetganger;
- dat overzichtelijk is (ketenvoorzieningen zoveel mogelijk in het zicht);
- met beschikbare en herkenbare, actuele reisinformatie;
- eenduidige, taalafhankelijke bewegwijzering vanuit het oogpunt van de gebruiker;
- toegankelijkheid voor iedereen;
- voorzieningen t.a.v. 'prettig wachten' (op bus, tram, metro; taxi en K+R);
- veilige en prettige bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers;
- aanwezigheid van voldoende faciliteiten zoals fietsenstallingen en P+R.

Bovenstaande punten worden uitgewerkt in het gezamenlijke project 'Wayfinding' van NS en de decentrale overheden

4. Regionale OV-RO-planning

De regio (vleugel van de Randstad) is het niveau waarop partijen keuzes maken en investeringsbeslissingen nemen. De regio's en NS maken, rekening houdend met de ontwikkelingsrichting, op elkaar afgestemde keuzes ten aanzien van Intercity/Sprinterstations en locaties voor ruimtelijke ontwikkeling. Dit resulteert in een set van OV-RO-afspraken van de decentrale overheden en NS op het niveau van de vleugels van de Randstad.

Deze set van afspraken betreft:

- een aanpak voor op elkaar afgestemde ontwikkeling van het regionaal OV: frequenties van treindiensten en HOV metro-, tram- en busvervoer, op elkaar aansluitende reisinfo van de verschillende vervoermodaliteiten en ketenvoorzieningen;
- de te ontwikkelen OV-knooppunten met de stations waar Intercity's en Sprinters stoppen in samenhang met de Ruimtelijke ontwikkeling en prioritering Randstedelijke centra en woningbouw;
- de ontwikkeling van de noodzakelijke infrastructuur voor regionaal OV;
- afspraken over de noodzakelijke investeringen om het plan te realiseren;
- de invulling van het knooppuntmanagement.

Decentrale overheden en NS maken afspraken welke worden doorvertaald naar de bestaande planningskaders voor de ontwikkeling van respectievelijk RO en OV, zoals de gebiedsagenda, BO-MIRT en de dienstregeling van NS.

Bijlage 5 bij Bestuursovereenkomst hoogwaardig OV-Randstad

Overzicht ketenintegratieprojecten

- Overstapinformatie in voertuigen - monitoren of bij aanbesteding van een concessie het afgesproken format en de complete overstapinformatie is geëist / wordt geïmplementeerd.
- Openingstijden fietsenstallingen - monitoren of de juiste informatie over openingstijden op 9292OV dan wel de website van de NS is vermeld.
- Informatie tijdens de reis - monitoren of concessiehouders informatie tijdens de reis als speerpunt meenemen in nieuwe concessies.
- Rapport Reisinformatie op P+R vaststellen vervolgacties vaststellen
- P+R strategie - rapport vaststellen en samen met de DO's vaststellen van de vervolgacties
- Informatie op de halte - rapport vaststellen en samen met de DO's voorstellen formuleren voor de vervolgacties.
- Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen - rapport vaststellen en samen met de DO's voorstellen formuleren voor de vervolgacties.
- Kennisuitwisseling - marketing en communicatie P+R, reisinformatie, tariefintegratie, fiets in de keten, de keten als onderdeel van mobiliteitsconcept, verdere versoepeling van de keten, optimalisering bewegwijzering.

Noordwijk-Sassenheim

Maatregel	Opmerkingen	In beheer bij:	Kosten
LV 04	Prioritering en doorstroming bus	Noordwijk	€ 1.084.000
Randweg Voorhout	Gaat middels een eenmalige subsidie	Teylingen	€ 3.000.000
LV16	Voorrangsituatie Oosthout/Schoutenlaan	Teylingen	€ 150.000
Bochtverruiming Oosthoutlaan		Teylingen	€ 500.000
LV19	Rotonde Zuidelijke Randweg <i>Busvriendelijk maken</i>	Teylingen	€ 636.000
LV21	Rotonde Rijksstraatweg/Oosthoutlaan <i>Busvriendelijk maken</i>	Teylingen	€ 665.000
LV22	Doorstroming en prioritering bus Rijksstraatweg	Teylingen	€ 1.795.000
Maatregelen NS station Sassenheim	Reeds uitgevoerd door en in beheer	Teylingen	€ 3.500.000
		Subtotaal	€ 11.330.000

Sassenheim-Lisse (tot bebouwde kom)

Maatregel	Opmerkingen	In beheer bij:	Kosten
Capaciteit busstation Sassenheim	<i>Stelpost</i>	Teylingen	€ 1.000.000
LV27	Prioritering bus Wasbeekerlaan/Hoofdstr.	Teylingen	€ 330.000
LV28	Drempels Hoofdstraat busvriendelijk	Teylingen	€ 55.000
LV29	Prioritering bus Hoofdstraat	Teylingen	€ 218.000
LV30	Doorstroming en prioritering Park/Narcisselaan	Teylingen	€ 390.000
SV30	Doorstroming Park/V.Pallandtlaan	Teylingen	€ 150.000
SV31	Doorstroming en prioritering Van Pallandtlaan	PZH/DBI	€ 775.000
SV32	Doorstroming Hoofdstraat / Heereweg N208	PZH/DBI	€ 3.571.000
		Subtotaal	€ 6.489.000

Lisse - Nieuw Venne - Schiphol

Maatregel	Opmerkingen	In beheer bij:	Kosten
Bochtverruimingen Rooversbroekdijk		Lisse	€ 300.000
Bochtverruimingen Ruishornstraat		Lisse	€ 500.000
Busstation Hyacinthenstraat	<i>Stelpost</i>	Lisse	€ 500.000
SV 36	Prioritering bus Gladiolenstraat	Lisse	€ 210.000
SV 37	Doorstroming en prioritering Oranjelaan	Lisse	€ 3.614.000
SV 38	Busbaan/brug Sportlaan+Ringvaart *	PNH, Lisse	€ 6.160.000
SV 39	Amoveren woningen	PNH	€ 2.100.000
SV 40	Busbaan Lisserhaven	PNH	€ 3.745.000
SV 41	Aansluiting N205/N207	PNH	€ 4.358.000
SV 42	Kruising N205/N207 en VRI	PNH	€ 825.000
Nadeelcompensatie Sportlaan	Gaat middels een eenmalige subsidie	Lisse	€ 1.300.000
		Subtotaal	€ 23.612.000
Subtotaal			€ 41.431.000
Haltes			€ 7.500.000
Onvoorzien 10%			€ 4.893.100
TOTAAL			€ 53.824.100

*) mits sluitende afspraken over verdeling kosten en risico's

BESTUURSOVEREENKOMST HOV-CORRIDOR

NOORDWIJK - SCHIPHOL

[Ambtelijk concept d.d. 17-10-2013, onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring]

Ondergetekenden:

1. De publiekrechtelijke rechtspersoon DE PROVINCIE ZUID-HOLLAND, te dezen krachtens artikel 176 lid 2 van de Provinciewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar gedeputeerde I.G.M. de Bondt, tevens handelend ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van [datum], hierna te noemen "(de) Provincie Zuid-Holland";
2. De publiekrechtelijke rechtspersoon HET SAMENWERKINGSORGAAN HOLLAND RIJNLAND, te dezen ingevolge artikel 21 lid 3 van de gemeenschappelijke regeling Holland Rijnland rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter van Holland Rijnland dhr. H.J.J. Lenferink, handelend ter uitvoering van het besluit van het Algemeen Bestuur van [datum]; hierna te noemen "Holland Rijnland";
3. De publiekrechtelijke rechtspersoon DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND, te deze krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland 2012 vertegenwoordigd door gedeputeerde E. Post MMC; hierna te noemen "(de) Provincie Noord-Holland";
4. De publiekrechtelijke rechtspersoon STADSREGIO AMSTERDAM, te deze krachtens het volmacht- en machtigingsbesluit d.d. 14 november 2013 rechtsgeldig vertegenwoordigd door portefeuillehouder C. Loggen en handelend ter uitvoering van het besluit van de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam van 10 december 2013, hierna te noemen "(de) Stadsregio Amsterdam",
5. De publiekrechtelijke rechtspersoon DE GEMEENTE NOORDWIJK, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder M. Vroom, hierna te noemen "Noordwijk";
6. De publiekrechtelijke rechtspersoon DE GEMEENTE TEYLINGEN, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder J. Stuurman, hierna te noemen "Teylingen";
7. De publiekrechtelijke rechtspersoon DE GEMEENTE LISSE, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder A. van Zelst hierna te noemen "Lisse";
8. De publiekrechtelijke rechtspersoon DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER, te dezen op grond van het Mandaat-, machtiging- en volmachtbesluit 2013 d.d. 20 november 2012, nummer 2012.0056496, rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder C. Loggen en handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer 20 december 2011, hierna te noemen "Haarlemmermeer";

Hierna ieder afzonderlijk te noemen: 'de Partij' en gezamenlijk te noemen "(de) Partijen";
Partijen 5 tot en met 8 hierna gezamenlijk te noemen "(de) Gemeenten";

Overwegende dat:

1. Hoogwaardig openbaar vervoer (hierna: HOV) een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheid van de Randstad en overheden daarom de ambitie hebben een HOV-netwerk onder de naam R-net in de Randstad te realiseren;
2. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Noord-Holland, de Gedeputeerde Staten van Utrecht en de Dagelijks Besturen van het Bestuur Regio Utrecht, Stadsgewest Haaglanden, de Stadsregio Amsterdam en de Stadsregio Rotterdam in september 2012 afspraken hebben gemaakt over de ambitie met betrekking tot R-net en de implementatie van R-net , met een programma van eisen voor de productformule, fasering van de implementatie en invoering van de R-net huisstijl en deze afspraken hebben vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Hoogwaardig Openbaar Vervoer (hierna: HOV) Randstad (**bijlage 1** bij deze overeenkomst). ;
3. Provinciale Staten van Zuid-Holland en het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland hebben ingestemd met het HOV-net Zuid-Holland Noord, waarmee de kwaliteit van het openbaar vervoer in het gehele gebied op een hoogwaardig niveau wordt gebracht;
4. De Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland op op 17 mei 2013 de Bestuursovereenkomst Zuid-Holland - Holland Rijnland zijn aangegaan waarin nadere afspraken zijn gemaakt met het oog op de uitvoering van het HOV-net Zuid-Holland Noord;
5. De HOV-corridor Noordwijk – Schiphol onderdeel uitmaakt van het in overwegingen 3 en 4 bedoelde HOV-net Zuid-Holland Noord;
6. Holland Rijnland in haar Beheersverordening voor het Regionaal Investeringsfonds een bedrag van € 37,5 miljoen heeft gereserveerd voor de ontsluiting van de Greenport Duin- en Bollenstreek, en het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland op 29 juni 2011 heeft vastgesteld dat € 5 miljoen van deze middelen bestemd zijn voor de HOV-corridor Noordwijk- Schiphol;
7. Provinciale Staten van Noord-Holland op 13 december 2010 besloten hebben de ambitie om een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de Metropoolregio Amsterdam en in de Randstad te realiseren, te onderschrijven en daarvoor in te stemmen met binnen de bestemmingsreserve EXIN-H, budget Openbaar Vervoer voor Grensstreek/Westflank € 10 miljoen te reserveren;
8. Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland in 2008 hebben besloten een bedrag van € 68 miljoen (€ 40 mln Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI) middelen en 28 mln gedecentraliseerde Rijksmiddelen (AROV)) te reserveren voor drie prioritaire corridors in de provincie, waarvan een bedrag van € 33 miljoen is beoogd voor de realisatie van de HOV-Corridor Noordwijk – Schiphol, waarvan 16 miljoen afkomstig is uit gedecentraliseerde Rijksmiddelen (AROV);

9. In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland uit 2008 verbeteringen in de infrastructuur voor zowel het autoverkeer (waaronder het project Duinpolderweg) als het openbaar vervoer in samenhang zijn onderzocht, waaruit ten aanzien van het openbaar vervoer de HOV Corridor Noordwijk – Schiphol als maatregel naar voren is gekomen;

10. De Provincie Zuid-Holland in overleg met de andere Partijen, na een eerste verkenning, opdracht heeft verleend tot het opstellen van een planstudie kwaliteitsimpuls OV-corridor Duin- en Bollenstreek - Schiphol;

11. Op 12 juli 2012 het Breed Bestuurlijk Overleg Grensstreek, waarin Partijen bestuurlijk zijn vertegenwoordigd, op grond van de in overweging 9 genoemde planstudie een advies voor een voorkeursvariant heeft vastgesteld met onder meer het tracé, de te nemen infrastructurele maatregelen, de fasering daarbinnen, de geraamde kosten van de maatregelen en de benodigde financiële bijdragen van Partijen waarover nadere afspraken ten aanzien van onderlinge verdeling dienen te worden gemaakt;

11. Partijen in de onderhavige overeenkomst afspraken wensen vast te leggen inzake de gezamenlijke ambities van Partijen en het daartoe uit te voeren maatregelenpakket;

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 - Doel van deze overeenkomst

Het doel van deze overeenkomst is het vastleggen van afspraken tussen Partijen over:

1. De realisering van een HOV-verbinding Noordwijk– Schiphol
2. Het budget dat voor de realisering van deze verbinding beschikbaar is en de bijdragen die partijen hieraan leveren.
3. Financiële verantwoordelijkheden van de partijen
4. Eindbeeld en fasering
5. Organisatie van het project
6. Onderwerpen waarover nog nadere afspraken moeten worden gemaakt.
 - a. Financiering van de realisatie en het beheer en onderhoud van de brug over de Ringvaart ;
 - b. Exploitatie van het busvervoer over de HOV-verbinding
7. Communicatie

Artikel 2 – Door Partijen te leveren prestaties en taakverdeling

1. Partijen spannen zich tot het maximale in om het maatregelenpakket, zoals vastgelegd in **bijlage 2** bij deze overeenkomst, te realiseren binnen de termijnen zoals vastgelegd in artikel 5. De uit te voeren maatregelen dienen te passen binnen de Productformule R-net (**bijlage 3** bij deze overeenkomst).

2. Elke Partij is verantwoordelijk voor de planvorming voor en uitvoering van die maatregelen uit het maatregelenpakket waarvoor zij na gereedkomen wegbeheerder zal zijn. In **bijlage 2** bij deze overeenkomst is beschreven welke Partij verantwoordelijk is voor welke maatregel(-en) en wat daarvan de geraamde investeringskosten zijn, met inachtneming van de voorwaarde zoals genoemd in lid 3.
3. De Provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor de realisatie, beheer en onderhoud van de brug over de Ringvaart, conform de in artikel 5 genoemde fasering, onder voorwaarde dat voor de financiering hiervan en de verdeling van risico's sluitende afspraken worden gemaakt.
4. De Provincie Zuid-Holland draagt daarnaast zorg voor de regievoering over de uitvoering van het gehele maatregelenpakket. Dit houdt in ieder geval de volgende activiteiten in:
 - bewaken van de planning van de onderscheiden maatregelen;
 - toetsing van de kwaliteit van planvorming en opgeleverde maatregelen.
5. De Provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het inbrengen van de resultaten van de bovengenoemde activiteiten in de Projectgroep en de Stuurgroep.

Artikel 3 - Taakstellend projectbudget en bijdragen van Partijen

1. Voor de realisering van de HOV- corridor Noordwijk - Schiphol is een taakstellend projectbudget beschikbaar van € 53,8 miljoen. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

De Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland dragen gezamenlijk € 22 miljoen bij, waarvan € 17 miljoen door de Provincie Zuid-Holland (geïndexeerd volgens I.B.O.I.) en € 5 miljoen door Holland Rijnland uit haar Regionaal Investeringsfonds (niet geïndexeerd). Uit gedecentraliseerde Rijksmiddelen van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) is € 16 miljoen beschikbaar, deze gelden dienen voor 2020 te zijn besteed. De Provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam dragen gezamenlijk € 15,8 miljoen bij. De bijdrage van de Provincie Noord-Holland bedraagt maximaal €10 miljoen (niet geïndexeerd) en is onder het voorbehoud dat Provinciale Staten dit bedrag daadwerkelijk ter beschikking stellen. De Stadsregio Amsterdam zal op basis van de Subsidieverordening Infrastructuur en de verdere uitwerking van de maatregelen op grondgebied Noord-Holland komen tot een definitieve subsidiebijdrage. De stadsregio Amsterdam reserveert een bijdrage ter hoogte van € 5.8 mln. (niet geïndexeerd).
2. Holland Rijnland betaalt haar bijdrage van € 5 miljoen aan de provincie Zuid-Holland in twee termijnen van € 2,5 miljoen, waarbij de eerste termijn wordt voldaan uiterlijk op 1 april 2014 en de tweede uiterlijk op 1 april 2016. Indien de maatregelen op Zuid-Hollands grondgebied niet binnen de in artikel 5 afgesproken termijnen worden gerealiseerd vindt conform de Beheersverordening Regionaal Investeringsfonds Holland Rijnland restitutie van deze financiële bijdrage plaats.

Artikel 4 - Financiële verantwoordelijkheden van Partijen

1. In de verhouding tussen de Partijen geldt dat de Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland, met inachtneming van de bijdragen zoals genoemd in artikel 3, financieel verantwoordelijk zijn voor de maatregelen op Zuid-Hollands grondgebied, en dat de Provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam financieel verantwoordelijk zijn voor de maatregelen op het grondgebied van de provincie Noord-Holland, met uitzondering van de brug over de Ringvaart waarvoor in artikel 8 separate afspraken zijn gemaakt.
2. De kosten voor realisatie, beheer en onderhoud van de in beoogde fietsverbinding zoals benoemd in artikel 5 lid 4 over de Ringvaart vallen buiten het in artikel 3 lid 1 genoemde projectbudget.
3. De kosten van beheer en onderhoud van de maatregelen zoals benoemd in **bijlage 2** vallen buiten het in artikel 3 lid 1 genoemde projectbudget.

Artikel 5 - Eindbeeld en fasering

1. In de wetenschap dat de definitieve tracékeuze van het HOV op het grondgebied van Noord-Holland alleen kan worden vastgesteld in samenhang met keuzes ten aanzien van toekomstige verstedelijking, wordt binnen het in artikel 2 lid 1 bedoelde maatregelenpakket de volgende fasering nagestreefd:
 - a) de maatregelen op het grondgebied van de Provincie Zuid-Holland: uiterlijk gereed in het jaar 2016;
 - b) een brug over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder ten behoeve van HOV en fietsverkeer (dit laatste op voorwaarde van het vinden van aanvullende financiering voor de met het fietsverkeer samenhangende extra uitgaven, voor zowel realisatie als beheer en onderhoud) alsmede de verbinding met de N207 en het tracé van de 310-Zuidtangent: uiterlijk gereed in het jaar 2020;
 - c) de overige HOV-maatregelen op het grondgebied van de Provincie Noord-Holland worden afhankelijk van de toekomstige woningbouw aan de Westkant van de gemeente Haarlemmermeer gerealiseerd; het tijdspad wordt in een nader op te stellen voorstel voorgelegd aan de in artikel 6 bedoelde Stuurgroep.
2. De streefdatum voor de start van de exploitatie R-net op de corridor Noordwijk-Schiphol is december 2016. Gelet op de in lid 1 vermelde fasering zal daarbij op Zuid-Hollands grondgebied gebruik worden gemaakt van de nieuw aangelegde infrastructuur.
3. Op Noord-Hollands grondgebied geldt dat, vanaf genoemde datum tot aan de realisatie van de brug over de Ringvaart, gereden zal worden over de bestaande infrastructuur via de N208/207 en de A4 richting Schiphol; vanaf 2020 (of zoveel eerder als mogelijk) zal gereden worden over de nieuwe brug en de aangrenzende infrastructuur met een koppeling naar het tracé van de R-net 310. Waar nodig geacht, zullen hieromtrent nadere afspraken worden gemaakt in het kader van de samenwerking, zoals bedoeld in artikel 8 lid 2.
4. Aangezien realisatie van een HOV-brug tevens de kans biedt het regionale fietsnetwerk te optimaliseren, en voorkomen moet worden dat vanwege oneigenlijk gebruik van de HOV-verbinding door fietsers onveilige situaties ontstaan, streven Partijen ernaar een regionale fietsverbinding te realiseren tezamen met de nieuw aan te leggen HOV-brug over de Ringvaart, welke zowel aan de zijde van Lisse als aan de zijde van Haarlemmermeer dient aan te sluiten op bestaande fietsverbindingen.

Artikel 6 - Organisatie van het project

1. Partijen richten een Stuurgroep op, waarin bestuurlijk overleg plaatsvindt omtrent de HOV-corridor Noordwijk - Schiphol. De Stuurgroep heeft tot taak:
 - het zo nodig adviseren van de dagelijkse besturen van de deelnemende partijen aangaande de HOV-corridor Noordwijk – Schiphol;
 - het bewaken van de voortgang, kwaliteit, kosten en financiering van de planvorming voor, en realisatie van de HOV-corridor Noordwijk – Schiphol en de samenhang binnen het maatregelenpakket.

2. De Stuurgroep is als volgt samengesteld:
 - Provincie Zuid-Holland: gedeputeerde Verkeer en vervoer, tevens voorzitter van de Stuurgroep
 - Provincie Noord-Holland: gedeputeerde Verkeer en vervoer
 - Stadsregio Amsterdam: portefeuillehouder Verkeer
 - Holland Rijnland: portefeuillehouder Verkeer
 - Gemeente Haarlemmermeer: wethouder Mobiliteit
 - Gemeente Lisse: wethouder Verkeer en vervoer
 - Gemeente Noordwijk: wethouder Verkeer en vervoer
 - Gemeente Teylingen: wethouder Verkeer en vervoer

3. De Stuurgroep streeft ernaar haar adviezen bij unanimititeit uit te brengen. De adviezen van de Stuurgroep zijn niet bindend voor enige Partij.

4. De Stuurgroep komt bijeen telkens wanneer dit door één der Partijen noodzakelijk wordt geacht, doch ten minste twee maal per jaar.

5. Besluitvorming door de Stuurgroep omtrent haar adviezen wordt voorbereid door een ambtelijke Projectgroep waarin alle Partijen zijn vertegenwoordigd; voorzitterschap en secretariaat van de Projectgroep berusten bij de Provincie Zuid-Holland.

Stukken die aan de Stuurgroep worden voorgelegd, worden voordien ter beoordeling aangeboden aan een managementteam waarin ambtelijke leidinggevendenden van alle Partijen zitting hebben, onder voorzitterschap van de Provincie Zuid-Holland.

6. De Stuurgroep evalueert bij de realisatie van een fase als bedoeld in artikel 5 lid 1 de samenstelling van de Stuurgroep voor de volgende fase.

Artikel 7 – Scopewijzigingen en kostenoverschrijdingen

1. Onder een scopewijziging wordt verstaan een wijziging van aard en/of omvang van een maatregel zoals benoemd in **bijlage 2**. Indien de voor een maatregel verantwoordelijke Partij van oordeel is dat een scopewijziging gewenst is, dient deze Partij hiertoe een gemotiveerd voorstel in bij de Stuurgroep.
2. Partijen spannen zich maximaal in om eventuele scopewijzigingen en meerkosten te realiseren binnen het taakstellend projectbudget zoals bedoeld in artikel 3 lid 1, en daarmee overschrijding van dit budget te voorkomen.
3. Wanneer ten opzichte van de in bijlage 2 opgenomen kosten van de maatregelen, exclusief de HOV-brug en aanlanding zoals bedoeld in artikel 8 lid 1, een overschrijding dreigt te ontstaan, worden door de betrokken Partijen achtereenvolgens de volgende processtappen doorlopen teneinde kostenoverschrijdingen te voorkomen:
 1. Het onderzoeken van versoeringsmogelijkheden binnen de betreffende maatregel;
 2. Het compenseren van een eventuele resterende kostenoverschrijding door versoeringen binnen overige maatregelen van de betreffende Partij(en);
 3. Het compenseren van een eventuele resterende kostenoverschrijding door versoeringen en optimalisaties tussen Partijen onderling binnen de eigen provinciegrenzen, conform de verdeling van financiële verantwoordelijkheden zoals bedoeld in artikel 4 lid 1.
 4. Het heroverwegen van de scope en de beoogde functie van de desbetreffende maatregelen
4. Wanneer ten opzichte van de de kosten voor de HOV-brug en aanlanding zoals bedoeld in artikel 8 lid 1, een overschrijding dreigt te ontstaan worden door de bij deze maatregel betrokken Partijen achtereenvolgens de volgende processtappen doorlopen teneinde kostenoverschrijdingen te voorkomen:
 1. Het onderzoeken van versoeringsmogelijkheden binnen de betreffende maatregel;
 2. Het compenseren van een eventuele resterende kostenoverschrijding door versoeringen of optimalisaties binnen overige maatregelen van de betreffende Partij(en);
 3. Het compenseren van een eventuele resterende kostenoverschrijding door versoeringen en optimalisaties tussen alle betrokken Partijen.
 4. Het heroverwegen van de scope en de beoogde functie van de desbetreffende maatregelen

Artikel 8 - Onderwerpen waarover nog nadere afspraken moeten worden gemaakt

1. Brug over Ringvaart
 - a. Partijen stellen een SSK-raming en Voorlopig Ontwerp (VO) op voor de brug, waaronder een HOV- en fietsgedeelte, waarin de kosten inzichtelijk worden gemaakt voor realisatie, beheer en onderhoud van de brug en aanlanding van maaiveld tot maaiveld, ten behoeve van het maken van afspraken zoals bedoeld in de leden b en c.
 - b. Ten aanzien van dekking van kosten voor het HOV-gedeelte van de brug zijn de Provincie Zuid-Holland, de Provincie Noord-Holland, de Regio Holland Rijnland en de Stadsregio Amsterdam verantwoordelijk

voor het maken van afspraken. Deze partijen spannen zich conform de processtappen zoals benoemd in artikel 7 lid 3 maximaal in om de financiële consequenties van deze afspraken voor wat betreft realisatiekosten binnen het in artikel 3 lid 1 genoemde taakstellende projectbudget te realiseren. Voor wat betreft de verdeling van kosten en de dekking van kosten voor beheer en onderhoud van het HOV-gedeelte van de brug maken genoemde Partijen separate afspraken;

- c. Ten aanzien van dekking van de kosten voor realisatie, beheer en onderhoud van het fietsgedeelte van de brug zijn de Provincie Zuid-Holland, de Stadsregio Amsterdam, de Gemeente Haarlemmermeer en de Gemeente Lisse verantwoordelijk voor het maken van afspraken.
- d. Betrokken Partijen leggen de afspraken als bedoeld in de leden b en c uiterlijk 31 december 2014 vast in een overeenkomst.

2. Exploitatie

De toekomstige exploitatie van de HOV-corridor Noordwijk – Schiphol wordt in samenwerking tussen de betrokken concessiebeheerders, zijnde de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Zuid-Holland, uitgewerkt, waarbij organisatorische en procesmatige afspraken zullen worden gemaakt over een goede afstemming met de aanleg van infrastructuur in het kader van deze corridor, en de frequenties, haltering en lijnvoering van begin- tot eindpunt in detail worden vastgelegd. Voor de exploitatie worden, conform het 'Plan van Aanpak Concessieafspraken R-net lijnen HOV Corridor Noordwijk-Schiphol' d.d. 16 mei 2013, meerdere varianten uitgewerkt en de kosten en opbrengsten inzichtelijk gemaakt. Uitgangspunt is in 2014 te komen tot voor Provincie Zuid-Holland en Stadsregio Amsterdam haalbare exploitatieafspraken. Uiterlijk 1 jaar voor start van de exploitatie dient door beide betrokken partijen een implementatieplan te zijn opgesteld.

Artikel 9 – Communicatie

1. De Provincie Zuid-Holland stelt in samenspraak met de overige Partijen een communicatieplan op, waarin onder meer een heldere taakverdeling wordt vastgelegd tussen Partijen ten aanzien van de communicatie met en voorlichting van burgers en andere betrokken instanties en organisaties.
2. Ten aanzien van de uitvoering van het communicatieplan heeft de Provincie Zuid-Holland een coördinerende rol, wat inhoudt dat zij planning en uitvoering van communicatieactiviteiten bewaakt. Voor de uitvoering van de communicatieactiviteiten geldt het subsidiariteitsbeginsel, waarbij communicatie omtrent infrastructurele maatregelen op initiatief van de desbetreffende wegbeheerder plaatsvindt. De Provincie Zuid-Holland draagt daarbij zorg voor de overkoepelende boodschap rond R-net en de afstemming tussen communicatieactiviteiten.

Artikel 10 - Onvoorziene omstandigheden

1. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze overeenkomst niet mag worden verwacht. Zij zullen, met inachtneming van het in deze overeenkomst bepaalde, bezien voor

wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoren te komen en zullen zo nodig deze overeenkomst daaraan aanpassen.

2. Partijen merken als onvoorziene omstandigheden in elk geval aan de situatie dat formele regelingen of besluiten leiden tot de niet of slechts gedeeltelijke goedkeuring, de schorsing, de vernietiging of het niet tot stand komen van besluiten die uit deze overeenkomst voortvloeien, één en ander met inbegrip van wijzigingen van wet- en regelgeving, beleidswijzigingen of onherroepelijke beslissingen van een overheid of rechterlijke instantie.
3. Partijen realiseren zich dat de realisatie van de HOV-corridor Noordwijk – Schiphol mede afhankelijk is van de toegezegde AROV-middelen van het Rijk. Indien om wat voor reden dan ook deze middelen niet worden verleend, treden Partijen in overleg om de dekking op andere wijze vorm te geven, danwel om afspraken te maken over herziening van het te realiseren pakket aan maatregelen. Wanneer zulks naar het oordeel van Partijen niet haalbaar is, is deze overeenkomst van rechtswege ontbonden.
4. Bij ontbinding krachtens lid 3 treden Partijen in overleg om te bezien of en zo ja, welke delen van de HOV-corridor Noordwijk – Schiphol alsnog kunnen worden gerealiseerd.

Artikel 11 - Geschillenregeling

1. Een Partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk mee aan de Stuurgroep zoals bedoeld in artikel 6. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil en de mogelijke oplossing daarvan.
2. De Stuurgroep treedt in geval van een geschil in overleg binnen een maand na ontvangst van de mededeling zoals bedoeld in lid 1, ten behoeve van het maken van procesafspraken om te komen tot oplossing van het geschil.

Artikel 12 - Aanvulling overeenkomst

Deze overeenkomst kan slechts worden aangevuld en/of gewijzigd door een schriftelijk stuk dat door en namens alle Partijen is ondertekend.

Artikel 13 - Inwerkingtreding en beëindiging overeenkomst

Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van ondertekening door Partijen en eindigt wanneer door alle Partijen schriftelijk is verklaard dat zij van mening zijn dat wederzijds aan alle verplichtingen is voldaan.

Artikel 14 - Bijlagen

De navolgende bijlagen worden geacht integraal onderdeel uit te maken van de onderhavige overeenkomst:

1. Bestuursovereenkomst hoogwaardig OV Randstad d.d. sept. 2012
2. Maatregelenpakket incl. kostenopstelling en verdeling maatregelen over Partijen
3. Productformule R-net (bron: OV Bureau Randstad, <http://ov-bureauandstad.nl/rnet-documenten>)

Aldus overeengekomen, in achtvoud opgemaakt en ondertekend te [plaats] op [datum],

[naam]

Provincie Zuid-Holland

[naam]

Provincie Noord-Holland

[naam]

Holland Rijnland

[naam]

Stadsregio Amsterdam

[naam]

Gemeente Noordwijk

[naam]

Gemeente Teijlingen

[naam]

Gemeente Lisse

[naam]

Gemeente Haarlemmermeer