

## **Uitvoeringsovereenkomst Stedenbaan Zuidvleugel**

### **Partijen:**

De provincie Zuid-Holland, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin op grond van artikel 176 van de Provinciewet;

De stadsregio Rotterdam, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer I.W. Opstelten, namens deze mevrouw J. Baljeu;

Het stadsgewest Haaglanden, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer W.J. Deetman, namens deze de heer G.A.A. Verkerk;

De regio Drechtsteden, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R.J. Bandell;

Het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer H.J.J. Lenferink<sup>1</sup>;

Het intergemeentelijk samenwerkingsorgaan Midden-Holland, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer H.R. Janssen;

De gemeente Rotterdam, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door ...;

De gemeente Den Haag, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer W.J. Deetman, namens deze de heer P.W.M. Smit;

Deze voornoemde partijen verder in deze overeenkomst aan te duiden als “Zuidvleugelpartijen”

en

De besloten vennootschap NS Reizigers BV, gevestigd te Utrecht, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw B.A.E. Bügel, namens deze de heer H.I. van Tongeren;

NS Vastgoed BV, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw P.G. Boumeester, namens deze de heer H.I. van Tongeren;

NS Stations BV, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw P. G. Boumeester, namens deze de heer H.I. van Tongeren;

**Gezamenlijk te noemen: “partijen”**

---

<sup>1</sup> Onder voorbehoud van goedkeuring door het Algemeen Bestuur in haar vergadering op 19-12-2007

## Leeswijzer

Op 28 maart 2006 is door de Zuidvleugelpartijen en NS een intentieovereenkomst gesloten. De voorliggende uitvoeringsovereenkomst komt voort uit de afspraken gemaakt in de intentieovereenkomst.

Partijen zijn zich bewust van de integraliteit van de opgave van Stedenbaan. Stedenbaan zal alleen een succes worden als de ruimtelijke ontwikkelingsopgave, ketenmobiliteit en het realiseren van een beter treinproduct tegelijkertijd opgepakt worden. De daarmee beoogde reizigersgroei moet het draagvlak creëren voor de gewenste frequentieverhoging.

De uitvoeringsovereenkomst bestaat uit een hoofdovereenkomst waarin de belangrijkste intenties en afspraken zijn vastgelegd. Tevens zijn of worden nadere overeenkomsten opgesteld voor de thema's (deelopgaven):

- Kwaliteit stations, stationsomgeving en overstappunten
- Ketenmobiliteit – Fiets,
- Ketenmobiliteit – P+R,
- Ketenmobiliteit – Informatievoorziening,
- Sociale Veiligheid.

Dit is gedaan om twee redenen. Bij drie onderwerpen, Ketenmobiliteit – Fiets, Ketenmobiliteit – Informatievoorziening en Kwaliteit stations, stationsomgeving en overstappunten, is de rol en taak van ProRail zo essentieel dat het wenselijk is ProRail in de afspraken te betrekken. ProRail heeft zich bereid verklaard de nadere overeenkomsten Kwaliteit van stations, stationsomgevingen en overstappunten, Ketenmobiliteit – Fiets en Ketenmobiliteit - Informatievoorziening mede te ondertekenen. Daarnaast zijn afgelopen jaar een aantal deelopgaven voor een deel reeds verder uitgewerkt: Ketenmobiliteit - Fiets en Ketenmobiliteit - P+R en de lijnennetkaart van de Zuidvleugel als onderdeel van de deelopgave Ketenmobiliteit - Informatievoorziening. Deze zijn als nadere overeenkomst uitgewerkt of als bijlage opgenomen. De deelopgaven Kwaliteit stations, stationsomgeving en overstappunten, Ketenmobiliteit - Informatievoorziening en Sociale Veiligheid worden komende tijd verder uitgewerkt en daartoe zijn procesafspraken geformuleerd.

De deelopgaven zijn gekozen omdat bij deze thema's het gezamenlijk optrekken en afstemmen van plannen een meerwaarde oplevert en leidt tot een beter resultaat. Per deelopgave wordt een plan van aanpak opgesteld. Per deelopgave wordt in deze uitvoeringsovereenkomst benoemd:

1. De opgave
2. De inzet en verantwoordelijkheid van partijen
3. De procesplanning en fasering

## Overwegingen:

1. Partijen hebben op 28 maart 2006 de Intentieovereenkomst Stedenbaan Zuidvleugel (bijlage 1) afgesloten waarin partijen als hun intentie en ambitie ten aanzien van het programma Stedenbaan hebben vastgelegd:
  - a. Partijen delen de filosofie van het programma Stedenbaan dat het in samenhang verder ontwikkelen en verbeteren van de openbaar vervoerssystemen en de ruimtelijke ontwikkeling een duidelijke meerwaarde oplevert voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Zuidvleugel. Daarmee ondersteunen zij de integrale benadering van het programma Stedenbaan en onderschrijven zij in het algemeen het grote belang van het aanbieden van een goed openbaar vervoerssysteem om verstedelijkte gebieden als de Zuidvleugel van de Randstad bereikbaar te houden;
  - b. Partijen delen de visie dat de ontwikkeling van een passend regionaal railproduct vraagt om een integrale benadering waarin binnen de deelopgaven verschillende maatregelen worden genomen en gecombineerd. Het gaat dan met name om de organisatie van het verstedelijkingsprogramma, het optimaliseren van de ketenmobiliteit, het vergroten van de kwaliteit en veiligheid in en om stations, het bieden van goede verblijfskwaliteit en goede informatie en het aanbieden van een kwalitatief hoogwaardig railproduct. Het samenhangende pakket maakt het mogelijk om op een efficiënte en kosteneffectieve wijze tot de ontwikkeling van het railproduct te komen en het imago van openbaar vervoer te verbeteren;
  - c. Partijen onderschrijven de ambitie van het programma Stedenbaan zo snel mogelijk een kwalitatief hoogwaardig railproduct in te voeren (in de periode 2010 – 2020) op het hoofdrailnet in de Zuidvleugel met een frequentie van
    - I. 6x/uur op het traject Leiden - Dordrecht v.v. en
    - II. 4x/uur op de traject Rotterdam – Gouda v.v. en
    - III. 4x/uur op het traject Den Haag – Gouda v.v.;
2. Partijen hebben zich in de intentieovereenkomst onder meer tot doel gesteld:
  - a. gezamenlijk te onderzoeken aan welke randvoorwaarden er voldaan moet worden en wat de bijdragen zijn van de partijen om zo snel mogelijk te komen tot de realisatie van de uitgangspunten van het programma Stedenbaan waar zij samen, respectievelijk ieder afzonderlijk voor verantwoordelijk zijn om te komen tot het gewenste railproduct zoals genoemd in artikel 1 lid 3 van genoemde intentieovereenkomst. De partijen zullen waar nodig de verschillende deelopgaven hierbinnen gezamenlijk definiëren;
  - b. gezamenlijk in het kader van de intentieovereenkomst op korte termijn een planning op te stellen voor de verschillende deelopgaven en de te bereiken resultaten op deze onderdelen om te komen tot een uitvoeringsovereenkomst;
  - c. met onder meer het Ministerie van V&W en ProRail in overleg te treden wat betreft de spoorcapaciteit. Er zal worden onderzocht in welke mate de huidige spoorcapaciteit op de baanvakken op het hoofdrailnet in de Zuidvleugel zal kunnen voldoen aan de nagestreefde groei van het openbaar vervoer door de inzet van Intercity's, de HSL-shuttle, goederentreinen en het programma Stedenbaan.
3. De mogelijkheden voor ontwikkelingen op het spoor en op de stations als transferpunten mede zijn en worden bepaald door de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan

ProRail ter beschikking gestelde dan wel in vooruitzicht gestelde financiële middelen, onder meer vastgelegd in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport);

4. De Zuidvleugelpartijen hebben in juli 2007 het beleidsdocument Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan 2020 vastgesteld, waarin de ruimtelijke ambities voor de invloedsgebieden rond de Stedenbaanstations zijn geformuleerd (zie bijlage 2 Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan 2020);
5. De provincie Zuid-Holland is op verzoek van de Stedenbaan commissie Ruimtelijke Ontwikkeling gestart met de Stedenbaanmonitor, waarmee vanaf 2008 jaarlijks de vordering in de ruimtelijke ontwikkeling en de voorzieningen voor ketenmobiliteit inzichtelijk worden.

#### I. Leiden – Dordrecht

6. Partijen constateren na onderzoek dat de spoorcapaciteit op het moment van ondertekening ten aanzien van de Stedenbaan-ambities de volgende beperking oplegt:
  - a. Op de corridor Leiden – Dordrecht is het niet mogelijk om naast de Intercity's, de HSL-shuttle en het goederenvervoer op het betreffende baanvak een frequentieverhoging van de Sprinters naar een regelmatige 6x/urdiensdienst mogelijk te maken en/of een nieuw station in de dienstregeling op te nemen.
7. Partijen delen het inzicht dat aan de volgende randvoorwaarden voldaan dient te zijn voor de door partijen gewenste frequentieverhoging van de Sprinter van 4x/uur naar 6x/uur op het traject Leiden – Dordrecht:
  - a. Het aantal reizigers dat gebruik maakt van de Sprinterverbinding op de lijn Leiden – Dordrecht is voldoende voor een frequentieverhoging van 4x naar 6x per uur;
  - b. Op het baanvak Den Haag – Rotterdam is voldoende spoorcapaciteit door ProRail aan NS Reizigers beschikbaar gesteld om naast de Intercity's, de HSL-shuttle en het goederenvervoer een frequentieverhoging van de Sprinters naar 6x/uur mogelijk te maken met de gewenste kwaliteitskenmerken.

#### II. Rotterdam - Gouda

8. Partijen constateren na onderzoek dat de spoorcapaciteit op het moment van ondertekening ten aanzien van de Stedenbaan-ambities de volgende beperking oplegt:
  - a. Op de corridor Rotterdam – Gouda is het niet mogelijk een extra station in de dienstregeling op te nemen zonder nadelige effecten voor de overige treindienst.

#### III. Den Haag – Gouda

9. NS Reizigers heeft in het dienstregelingontwerp 2007 op de lijn Den Haag – Gouda (Goverwelle) een start gemaakt met het concept Stedenbaan in de Zuidvleugel van de Randstad door de frequentie van de Sprinter te verhogen naar 4x/uur overdag op werkdagen;
10. Partijen constateren na onderzoek dat de spoorcapaciteit op het moment van ondertekening ten aanzien van de Stedenbaan-ambities de volgende beperking oplegt:
  - a. Op de corridor Den Haag – Gouda is het mogelijk om maximaal één extra station in de dienstregeling op te nemen, met dien verstande dat het daarvoor nodig zal zijn de reistijd van de Intercity richting Den Haag met ca. één minuut te verlengen.

11. Partijen streven naar voldoende spoorcapaciteit om de frequentie te kunnen verhogen en zullen in overleg treden met het Rijk om na te streven dat er voldoende capaciteit beschikbaar is.

12. Partijen constateren na onderzoek dat ze voor de volgende deelopgaven staan:

- a. Ruimtelijke ontwikkeling
- b. Kwaliteit stations, stationsomgeving en overstappunten
- c. Ketenmobiliteit – Fiets
- d. Ketenmobiliteit – P+R
- e. Ketenmobiliteit – Informatievoorziening
- f. Sociale Veiligheid

13. Partijen constateren tevens, dat het realiseren van de deelopgaven meerdere jaren zal beslaan en een langdurig proces zal zijn

en

**komen het navolgende overeen:**

#### Artikel 1 Definities

In deze overeenkomst wordt verstaan onder:

1. Bestuurlijk Spoor Overleg (BSO) Zuidvleugel: overleg tussen NS, ProRail en de regionale vervoersautoriteiten (Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland)
2. Concessie: Recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdsvak.
3. Deelopgave: De opgaven die NS en de Zuidvleugelpartijen gezamenlijk hebben geformuleerd om tot de uitvoering van het concept Stedenbaan te komen, zoals vermeld in punt 12 van de Overwegingen.
4. Nadere overeenkomst: Dat deel van de deelopgaven, gezamenlijk geformuleerd door NS en de Zuidvleugelpartijen, waar aparte overeenkomsten voor worden afgesloten. Dit zijn:
  - Kwaliteit stations, stationsomgeving en overstappunten,
  - Ketenmobiliteit – Fiets,
  - Ketenmobiliteit – P+R,
  - Ketenmobiliteit – Informatievoorziening en
  - Sociale Veiligheid.
5. Vervoersautoriteiten: de drie regionale vervoersautoriteiten in de Zuidvleugel, te weten Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland.
6. Hoofdrailnet: de trajecten waarvoor de minister van V&W aan NS een vervoerconcessie heeft afgegeven tot 1 januari 2015.
7. HRN-concessie: de concessie, aan NS verleend door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die NS tot 2015 het alleenrecht geeft voor het rijden van reizigerstreinen op het hoofdrailnet.
8. Kiss and Ride: Voorrijdvoorziening voor automobilisten om treinreizigers in of uit de auto te laten stappen.

9. Landelijke Markt- en Capaciteit Analyse (LMCA): Onderzoek door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met als doel de toekomstige capaciteit op het spoor te accommoderen, mondt uit in brief over prioriteiten aan Tweede Kamer in november 2007.
10. Park and Ride (P&R): Voorziening voor automobilisten om te kunnen parkeren t.b.v. gebruik van de trein
11. Partijen: NS en de Zuidvleugelpartijen – de ondertekenende partijen van de hoofdovereenkomst, te weten: provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, regio Drechtsteden, Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland, Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag en de besloten vennootschappen NS Reizigers BV, NS Vastgoed BV en NS Stations BV.  
In de nadere overeenkomsten wordt onder “partijen” verstaan de daarin vermelde partijen die de nadere overeenkomst ondertekenen.
12. Programmabureau Stedenbaan: de door de Zuidvleugelpartijen aangewezen personen om het programma Stedenbaan uit te voeren.
13. ProRail: Organisatie verantwoordelijk voor capaciteitsmanagement, beheer en instandhouding van de railinfrastructuur van de Hoofdspoorwegen.
14. Stedenbaan: De Zuidvleugelpartijen willen de stedelijke ontwikkeling beter afstemmen op de bereikbaarheid van knooppunten en stations. Stedenbaan is een centraal beleidsconcept in die ambitie. Dat concept richt zich op het beter benutten en versterken van bestaande steden en dorpen en bestaande infrastructuur van het hoofdtrainnet van de Zuidvleugel door:  
een betere treinbediening (sneller, frequenter)  
een beter voor- en natransport naar en van stations  
een beter en intensiever grondgebruik nabij stations
15. Spoorcapaciteit: De ruimte om een bepaald aantal treinen te laten rijden, uitgaande van gewenste kwaliteitskenmerken op het gebied van frequentie, tijdligging en snelheid.
16. Stedenbaanstations: Dit zijn vooralsnog de bestaande stations: Hillegom, Voorhout, Leiden Centraal, De Vink, Voorschoten, Den Haag Mariahoeve, Den Haag Laan van NOI, Den Haag Centraal, Den Haag HS, Den Haag Moerwijk, Den Haag Ypenburg, Rijswijk, Delft, Delft Zuid, Zoetermeer, Zoetermeer Oost, Gouda, Gouda Goverwelle, Nieuwerkerk a.d. IJssel, Schiedam Centrum, Rotterdam Centraal, Rotterdam Noord, Rotterdam Alexander, Capelle Schollevaar, Rotterdam Blaak, Rotterdam Zuid, Rotterdam Lombardijen, Barendrecht, Zwijndrecht, Dordrecht. De mogelijk nieuwe stations tot 2012 die partijen kansrijk achten: Sassenheim, Schiedam Kethel en Bleizo. De mogelijk in de periode tot 2012 te verplaatsen stations: Voorburg/Binckhorst en Dordrecht Zuidpoort.
17. Stedenbaantraject: De lijn Hillegom/Sassenheim – Dordrecht-Zuid en de lijnen Den Haag – Gouda Goverwelle en Rotterdam – Gouda Goverwelle.
18. WGR+-status: een regionaal openbaar lichaam van verschillende gemeenten in een stedelijk gebied waaraan wettelijke taken zijn toebedeeld. Plusregio's moeten de regionale afstemming in de desbetreffende stedelijke gebieden op het terrein van wonen, werken, verkeer en vervoer verbeteren. Voor de Zuidvleugel betreft dit Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam.
19. Zuidvleugel: Het verstedelijkte gebied in het Zuidwesten van de Randstad. Het valt binnen de provinciale grenzen van Zuid-Holland.
20. Zuidvleugelpartijen: provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, de regio's Midden-Holland, Holland Rijnland en Drechtsteden en de gemeentes Rotterdam en Den Haag.

## Artikel 2                      Frequentieverhoging Sprinters

1. NS onderzoekt concreet de mogelijkheid om te komen tot een frequentieverhoging van 4x naar 6x per uur op de trajecten Leiden – Den Haag en Den Haag – Dordrecht (gezamenlijk I. Leiden – Dordrecht).
2. Uitgangspunt voor de frequentieverhoging van 4x naar 6x per uur is een voor NS Reizigers rendabele exploitatie van de twee toe te voegen treinen en voldoende aan NS Reizigers toegewezen spoorcapaciteit.
3. Voor een rendabele exploitatie van de frequentieverhoging is volgens de huidige inzichten een groei van 40-70% van het aantal reizen in het Sprintersegment nodig ten opzichte van 2007 (gemiddelde werkdag). Dit komt overeen met ca. 28.000 – 49.000 extra in- en uitstappers per werkdag. Deze extra reizen kunnen worden gemaakt door bestaande Sprinterreizigers die meer gebruik maken van de trein en door nieuwe reizigers. Het exacte aantal benodigde reizigers wordt bepaald door het exploitatiemodel en het kostenniveau op het beoogde moment van de frequentieverhoging. Vele factoren zijn van invloed op het kostenniveau zoals bijvoorbeeld de hoogte van de Gebruiksvergoeding infrastructuur, energieprijzen, etc. Veranderingen hierin kunnen leiden tot een wijziging van het aantal extra in- en uitstappers dat noodzakelijk is voor een rendabele exploitatie van de frequentieverhoging.
4. Het aantal extra in- en uitstappers dat nodig is voor de rendabele frequentieverhoging wordt deels gerealiseerd door het effect van de frequentieverhoging zelf. NS Reizigers maakt de prognose van de reizigersgroei ten gevolge van de frequentieverhoging en neemt deze mee in de beoordeling of en wanneer de frequentieverhoging van 4x naar 6x per uur mogelijk is.
5. Het benodigde aantal in- en uitstappers is verder te realiseren middels ruimtelijke ontwikkeling en de maatregelen die partijen in het kader van deze uitvoeringsovereenkomst zijn overeengekomen op het gebied van kwaliteit van de stations, stationsomgeving en overstappunten, ketenmobiliteit en sociale veiligheid. Ruimtelijke ontwikkeling levert aan de groei een belangrijke bijdrage omdat hiermee nieuwe markt wordt genereerd.
6. Het moment van de frequentiesprong is in de intentieovereenkomst voorzien in de periode 2010-2020. Van belang voor de frequentieverhoging is dat de reizigersgroei door het ruimtelijke ontwikkelingsprogramma grotendeels is gerealiseerd en deels op korte termijn (binnen 2 jaar) wordt gerealiseerd. De stap naar 6x per uur kan eerder in de tijd gerealiseerd worden door gerichte sturing op de ruimtelijke ontwikkeling met als doel het verhogen van de bezettingsgraad van de Sprinters. Het moment van de frequentieverhoging wordt beïnvloed door:
  - a. De wijze waarop de regionale ambitie zoals omschreven in het document Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan 2020' wordt uitgewerkt;
  - b. de fasering en prioritering van het bouwprogramma
  - c. het opdelen van het traject Leiden – Dordrecht in de deeltrajecten: Leiden – Den Haag Centraal en Den Haag Centraal – Rotterdam – Dordrecht.
7. Bij onvoorziene wijzigingen in de infrastructuur of reizigers-, kosten- of tariefontwikkeling treden partijen in overleg over dit artikel.
8. Partijen maken ten aanzien van de procesplanning de volgende afspraken:
  - a. NS Reizigers monitort de reizigersontwikkeling en de bezetting van de Sprinters op de trajecten Dordrecht – Den Haag en Den Haag - Leiden naar traject, richting en tijdstip en informeert de Zuidvleugelpartijen hierover jaarlijks in het BSO middels een nader uit te werken format.

- b. NS Reizigers beoordeelt aan de hand van deze ontwikkelingen en de kosten- en tariefontwikkeling of en wanneer de frequentiesprong van 4x naar 6x per uur mogelijk is dan wel na invoering gehandhaafd kan worden.
- c. NS Reizigers ontwikkelt een methodiek waarmee het effect van de inspanningen van de Zuidvleugelpartijen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling op de reizigersgroei inzichtelijk wordt gemaakt. Vervolgens kan jaarlijks op basis van geplande en gerealiseerde inspanningen een indicatie verstrekt worden van het RO-effect op de reizigersgroei.
- d. Partijen spreken af bovengenoemde methodiek en format binnen uiterlijk 4 maanden na tekening van deze overeenkomst gereed te hebben. Indien deze termijn niet wordt gehaald, zullen partijen in het Bestuurlijk Spoor Overleg Zuidvleugel een nieuwe termijn vaststellen.
- e. Bij de uitwerking van het document 'Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan 2020' onderzoeken de Zuidvleugelpartijen met NS de haalbaarheid om de frequentiesprong zo snel als mogelijk te realiseren.

### Artikel 3 Deelopgave Ruimtelijke ontwikkeling

1. De opgave met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling is als volgt geformuleerd:
  - a. Op 9 juli 2007 heeft het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel het beleidsdocument Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan 2020 vastgesteld, nadat de dagelijkse besturen van de acht Zuidvleugelpartijen daar elk afzonderlijk mee hebben ingestemd. Hierin heeft de Zuidvleugel het ontwikkelingsprogramma voor woningen en kantoren in de directe invloedsgebieden van de Stedenbaanstations vastgelegd voor de periode 2010-2020: 25.000 – 40.000 woningen en 0,7 – 1,2 miljoen m<sup>2</sup> kantoorvloer. Deze netto toevoeging van het vastgoedvolume binnen globaal een straal van 1200 meter van stations geldt voor het totale Stedenbaantraject van de Zuidvleugel, waarbij de hoogste getallen als ambitie gelden en de laagste getallen als het minimaal te realiseren programma. In het beleidsdocument is dit programma verdeeld naar de vijf regio's van de Zuidvleugel.
  - b. De realisatie van deze ruimtelijke ambitie wordt gefaciliteerd middels de inspanning van de Zuidvleugelpartijen om de condities voor de uitvoering van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te verbeteren. Dat houdt onder meer in dat zij:
    - i. Stedenbaan beleidsmatig verankeren door de planologische voorwaarden te creëren en uitvoeringsafspraken maken met gemeenten;
    - ii. Budgetten en investeringen op Stedenbaanstations richten (met name middelen uit de BDU (Brede Doel Uitkering) en uit de regelingen die het BLS (Besluit Locatiegebonden Subsidies) en ISV (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing) vervangen);
    - iii. Het draagvlak versterken bij het rijk en in de samenleving (belangenbehartiging, lobby);
2. De inzet en verantwoordelijkheden van de Zuidvleugelpartijen zijn als volgt:
  - a. De Zuidvleugelpartijen zijn primair verantwoordelijk voor de vaststelling, organisatie van en sturing op het ruimtelijk ontwikkelingsprogramma in het invloedsgebied van het programma Stedenbaan. De organisatie van en sturing op het ruimtelijk ontwikkelingsprogramma in de invloedsgebieden van de Stedenbaanstations geschieden zoals hierna bepaald in b. tot en met g.

- b. De gemeenten waarin de Stedenbaanstations liggen zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering; de daadwerkelijke realisatie van de ruimtelijke ontwikkeling bij Stedenbaanstations. Zij maken daartoe afspraken in regionaal verband en afspraken met vastgoedpartijen.
  - c. De ruimtelijke ontwikkeling nabij Stedenbaanstations vraagt om intergemeentelijke regie en coördinatie. In de regio's Haaglanden en Rotterdam zijn de stadsregio's hiervoor verantwoordelijk, volgens hun status als WGR+-regio's, welke wettelijke en financiële bevoegdheden op de beleidsterreinen Verkeer & Vervoer en Ruimtelijke Ordening met zich meebrengen. De regionale samenwerkingsverbanden Holland Rijnland, Midden-Holland en Drechtsteden ontberen deze status en bijbehorende bevoegdheden. In deze regio's is de provincie Zuid-Holland verantwoordelijk voor de regie en coördinatie van de uitvoering van Stedenbaan, in goed overleg met de betreffende regionale samenwerkingsverbanden.
  - d. De provincie Zuid-Holland is tevens verantwoordelijk voor de afstemming en regie binnen het programma Stedenbaan als geheel.
  - e. Het ruimtelijk ontwikkelingsprogramma van Stedenbaan zal worden vastgelegd in provinciale en regionale structuurvisies (conform de nieuwe Wro) en in regionale verstedelijkingsafspraken. De Zuidvleugelpartijen spannen zich in om de regionale verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2020 uiterlijk in 2008 te hebben vastgelegd. Dit betreft afspraken omtrent de omvang van de vastgoedontwikkeling, en de verdere uitwerking daarvan.
  - f. De Zuidvleugelpartijen richten budgetten en investeringen op de Stedenbaanstations (middelen uit de BDU en de opvolger van het BLS en ISV) en maken daarover afspraken met de gemeenten waarin de Stedenbaanstations liggen.
  - g. De provincie Zuid-Holland zet in nauwe samenwerking en overleg met het programmabureau Stedenbaan, de regio's en de gemeenten de 'Stedenbaanmonitor' op. De Stedenbaanmonitor volgt de feitelijke realisatie en de planvorming van woningen, kantoorvloer en voorzieningen in de directe invloedsgebieden van de Stedenbaanstations. Dit wordt ook gedaan voor de P+R plaatsen en fietsenstallingen bij de stations.
3. NS deelt de visie dat de richting ingezet in het ruimtelijk ambitiedocument bijdraagt aan reizigersgroei en zo bijdraagt aan het bereiken van voldoende reizigers voor frequentieverhoging.
  4. De Zuidvleugelpartijen betrekken NS bij de uitwerking van het document "Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan 2020". De Zuidvleugelpartijen beogen hiermee inzicht te krijgen – met het oog op de gewenste frequentieverhoging – in de meest geschikte bouwlocaties langs het Stedenbaantraject..
  5. De Zuidvleugelpartijen evalueren jaarlijks de ruimtelijke ontwikkeling in de invloedsgebieden van de Stedenbaanstations met behulp van bovengenoemde Stedenbaanmonitor. Indien uit deze evaluatie blijkt dat de ruimtelijke ontwikkeling achterblijft dan wel vertraging oploopt, treden de Zuidvleugelpartijen in overleg met de verantwoordelijke gemeenten over de oorzaken hiervan en zullen voorstellen doen om dit op te lossen.
  6. NS Reizigers ziet tot 2012 potentie in drie nieuwe stations: Schiedam Kethel, Sassenheim en Bleizo (werknaam), en werkt actief mee aan de inspanningen van de Zuidvleugelpartijen om

deze stations te realiseren. NS Reizigers heeft haar standpunt over de bediening van deze stations vastgelegd in de brieven die als bijlage nummers zijn bijgevoegd.

7. De Zuidvleugelpartijen hebben in relatie met de ruimtelijke ontwikkelingen in de Zuidplaspolder de ambitie om het nieuwe station Gouweknoop te openen. NS deelt deze ambitie niet en heeft dit vastgelegd in een brief die als bijlage nummer aan deze overeenkomst is toegevoegd.
8. Partijen maken ten aanzien van de procesplanning de volgende afspraken:
  - a. De provincie Zuid-Holland levert vanaf 2008 jaarlijks de Stedenbaanmonitor op, dit betekent een jaarlijkse stand van zaken in de ontwikkeling van de ruimtelijke ambitie, de P+R plaatsen en de fietsparkeerplaatsen.
  - b. Mocht blijken dat de vorderingen van de ruimtelijke ontwikkeling niet overeenkomt met de ambities van de Zuidvleugelpartijen, dan zal in overleg met de betreffende regio's en gemeenten onderzocht worden welke factoren hieraan ten grondslag liggen en actie ondernomen worden om er voor te zorgen dat de ambities wel gehaald kunnen worden.

#### Artikel 4 Kwaliteit stations, stationsomgeving en overstappunten

Partijen en ProRail stellen een nadere overeenkomst op en zullen deze gezamenlijk vaststellen. In deze overeenkomst 'Kwaliteit stations en stationsomgevingen en overstappunten' zal worden opgenomen:

1. De formulering van de opgave met betrekking tot de kwaliteit van stations en overstappunten. Hieronder vallen met name de inrichtingsaspecten en toeleidende routes.
2. De formulering van de inzet en verantwoordelijkheden van partijen. Naast de Zuidvleugelpartijen en NS Stations en NS Vastgoed is ook ProRail verantwoordelijk voor een aantal bepalende aspecten met betrekking tot de kwaliteit van stations en de stationsomgeving.
3. Afspraken ten aanzien van de procesplanning. In samenwerking met ProRail zal de deelopgave worden uitgewerkt. ProRail zal de deelovereenkomst ondertekenen.
4. Partijen en ProRail stellen een werkgroep in om deze deelovereenkomst op te stellen.

#### Artikel 5 Ketenmobiliteit – Fiets

De Zuidvleugelpartijen, NS Reizigers en ProRail zullen in een nadere overeenkomst afspraken maken over fietsvoorzieningen in de Zuidvleugel.

In deze nadere overeenkomst wordt ondermeer ingegaan op:

1. De basis van deze overeenkomst, die wordt gevormd door het Ambitiedocument Ketenmobiliteit (bijlage 3), vastgesteld in het najaar 2007 door de commissie Bandell/Koop en het Bestuurlijk Spoor Overleg Zuidvleugel.

2. De opgaven voor de fietsvoorzieningen:
  - a. tot 2010 het opheffen van het tekort aan fietsparkeerplaatsen.
  - b. na 2010 het voorkomen van het ontstaan van tekorten van fietsparkeerplaatsen.
3. De vaststelling van het actieplan tot 2010, de prognoses tot 2020 en de jaarlijkse monitoring van het gebruik van de fietsenstallingen.
4. De gezamenlijke lijst van investeringsmiddelen die door de Zuidvleugelpartijen, NS Reizigers en ProRail worden ingezet om ketenmobiliteit te realiseren en de onderlinge afstemming in omvang en tijd om een optimaal resultaat te bereiken.
5. Afspraken over de inventarisatie van de benodigde kennis en hoe deze gezamenlijk aan te vullen.
6. De dialoog over knelpunten tussen diverse doelen in ruimtegebruik en de gezamenlijke inzet om met oplossingen te komen die ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid beide dienen.

#### Artikel 6                    Ketenmobiliteit P+R

De Zuidvleugelpartijen en NS Vastgoed zullen in een nadere overeenkomst afspraken maken over parkeervoorzieningen in de Zuidvleugel.

In deze nadere overeenkomst wordt ondermeer ingegaan op:

1. De basis van deze overeenkomst, die wordt gevormd door het Ambitiedocument Ketenmobiliteit, vastgesteld in het najaar 2007 door de commissie Bandell/Koop en het Bestuurlijk Spoor Overleg Zuidvleugel.
2. De opgaven voor de parkeervoorzieningen:
  - a. tot 2010 het opheffen van het tekort aan parkeerplaatsen;
  - b. het onderzoeken waar men gezamenlijke inzet kan leveren om een bijdrage te leveren aan de P+R voorzieningen bij de Stedenbaanstations en te borgen dat er in de toekomst voldoende parkeerruimte is;
  - c. het op elkaar afstemmen van het beleid van de verschillende partijen.
3. De vaststelling van het actieplan 2010, de procesplanning rond de prognoses 2020 en de monitoring van de capaciteit van de P+R voorzieningen.
4. De gezamenlijke lijst van investeringsmiddelen die door de Zuidvleugelpartijen en NS Vastgoed worden ingezet om ketenmobiliteit te realiseren en de onderlinge afstemming in omvang en tijd om een optimaal resultaat te bereiken.
5. De dialoog over de gezamenlijke inzet voor de lange termijn.
6. De inzet om voor de lange termijn te zoeken naar mogelijkheden om ketenmobiliteit te laten groeien door middel van een kwantitatief en kwalitatief hoogwaardig aanbod.

## Artikel 7 Informatievoorziening

Partijen stellen een nadere overeenkomst op en zullen deze gezamenlijk vaststellen. In de overeenkomst 'Informatievoorziening' zal worden opgenomen:

1. De opgaven ten aanzien van informatievoorziening:
  - a. Partijen stellen zich tot doel optimale en duidelijke informatie te verschaffen over de totale reismogelijkheden in de keten
  - b. Partijen stellen zich tot doel de samenhang tussen verschillende reismogelijkheden in de Zuidvleugel inzichtelijk te maken voor de reiziger.
2. De gezamenlijke inzet en verantwoordelijkheden van partijen:
  - a. Partijen hebben gezamenlijk een integrale lijnnetkaart laten ontwerpen voor (potentiële) reizigers met het (inter-)regionale openbaar vervoer in de Zuidvleugel. Deze maakt als bijlage nummer onderdeel uit van deze overeenkomst.
  - b. Partijen zullen gezamenlijk in de Werkgroep Ketenmobiliteit een plan van aanpak opstellen waarin knelpunten worden geanalyseerd en naar oplossingen wordt gezocht; in het plan van aanpak wordt aandacht besteed aan;
    - i. dynamische trein informatie op bus/tram/metro stations;
    - ii. dynamische Bus-Tram-Metro informatie op treinstations;
    - iii. integrale reisplanner met al het openbaar vervoer, auto en fiets;
    - iv. bewegwijzering naar en op knooppunten.
  - c. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij landelijke programma's en initiatieven van partijen.
  - d. De Vervoersautoriteiten maken via hun concessies nadrukkelijk afspraken met de vervoerders over informatievoorziening in de totale keten.
3. De procesplanning en fasering:
  - a. De werkgroep ketenmobiliteit presenteert in 2008 de ambities en een plan van aanpak voor de informatievoorziening. Dit plan van aanpak omvat minimaal een inventarisatie van huidige activiteiten op gebied van informatievoorziening in de keten, signalering van knelpunten en afspraken over afstemming en op te lossen knelpunten.
  - b. Partijen monitoren jaarlijks de voortgang van het plan van aanpak jaarlijks in het Bestuurlijk Spoor Overleg Zuidvleugel.
  - c. Het beheer van de lijnnetkaart en de verantwoordelijkheid daarvoor wordt in de overeenkomst over informatievoorziening vastgelegd.

## Artikel 8 Sociale Veiligheid

Partijen stellen een nadere overeenkomst op en zullen deze gezamenlijk vaststellen. In de laatste paar jaar zijn, gestimuleerd door het ministerie van V&W en vertaald in handreikingen van het KennisPlatform Verkeer en Vervoer (KPVV), in het land diverse lokale en regionale veiligheidsarrangementen afgesloten, waaronder in de Zuidvleugel. Deelnemers zijn naast gemeente en NS Reizigers ook de regiopolitie en het KLPD, het OM en soms de provincie. Op en om de stations is 'veilig' onvoldoende, daar gaat het om 'schoon, heel en veilig'. Voor het aspect 'schoon en heel' worden er beheerconvenanten afgesloten tussen gemeente en NS Stations. In de overeenkomst 'Sociale Veiligheid' zal worden opgenomen:

1. De opgave ten aanzien van Sociale Veiligheid:
  - a. Per gemeente dan wel logische cluster van gemeenten wordt een Lokaal Veiligheids Arrangement of Regionaal Veiligheids Arrangement afgesloten.
  - b. Per gemeente sluiten gemeente en NS Stations een Beheer Convenant af voor de stations in de betrokken gemeente. Hierin worden de aspecten 'schoon en heel' voor ieder station afzonderlijk geregeld, het kwaliteitsniveau benoemd en worden de beheerafspraken uitgewerkt. Ook wordt de vorm van monitoring geregeld.
  
2. De gezamenlijke inzet en verantwoordelijkheden van partijen:
  - a. De Zuidvleugelpartijen zien het als de verantwoordelijkheid van de gemeenten om een Lokaal Veiligheids Arrangement en Beheer Convenant af te sluiten en om daartoe een projectleider aan te wijzen.
  - b. De Zuidvleugelpartijen stimuleren gemeenten om een Lokaal Veiligheids Arrangement en een Beheer Convenant af te sluiten.
  - c. NS Reizigers en NS Stations verlenen medewerking aan het afsluiten van veiligheidsarrangementen en beheerconvenanten.
  
3. De procesplanning:
  - a. Partijen stellen als streefdoel om in de periode tot 2012 voor alle stations in de Zuidvleugel een veiligheidsarrangement en beheerconvenant af te sluiten.

#### Artikel 9 Rol en verantwoordelijkheid van de Zuidvleugelpartijen

##### Lid 1

De Zuidvleugelpartijen zullen zich inspannen om de verschillende onderdelen binnen het programma Stedenbaan waar zij primair verantwoordelijk voor zijn te realiseren. In het bijzonder gaat het om de vaststelling, organisatie van en sturing op het verstedelijkingsprogramma in het invloedsgebied van de Stedenbaanstations.

##### Lid 2

De Zuidvleugelpartijen zullen zich inspannen, in samenwerking met NS en ProRail, ten aanzien van:

- a. De organisatie van het verbeteren van de ketenmobiliteit binnen de opgaven van het programma Stedenbaan.
- b. De organisatie van sociale veiligheid voor die aspecten die vallen binnen de verantwoordelijkheid van de Zuidvleugelpartijen.

#### Artikel 10 Rol en verantwoordelijkheid van NS

##### Lid 1

NS is, tot 2015 gehouden aan de eisen die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt op grond van de Hoofdrailnetconcessie, de zogenoemde HRN-concessie. Partijen onderkennen dat de concessie tussentijds kan worden gewijzigd, hetgeen mogelijk gevolgen heeft voor de uitvoering van het programma Stedenbaan. De HRN - concessie is leidend; alle afspraken die NS in het kader van het programma Stedenbaan maakt zijn aanvullend en kunnen slechts met inachtneming van de HRN-concessie worden gerealiseerd;

Lid 2

In de HRN-concessie zijn diverse verplichtingen van NS ten aanzien van de kwaliteit van het personenvervoer per trein vastgelegd.

Lid 3

Daarnaast stellen partijen vast dat het programma Stedenbaan een looptijd heeft tot 2020. Deze looptijd overstijgt die van de HRN- concessie die immers een looptijd heeft tot en met 31 december 2014;

Lid 4

NS heeft de ambitie om ook het stadsgewestelijk vervoer op het hoofdrailnet na 2014 te verzorgen.

Lid 5

NS is bezig met implementatie van de Sprinterformule. Belangrijkste kenmerken van de Sprinterformule zijn een open en transparante inrichting, snel optrekken en afremmen van het materieel, een groot aantal deuren t.b.v. een goede toegankelijkheid en auditieve en visuele reisinformatie in de trein.

Lid 6

NS ziet het tevens als haar missie om aangename stations en stationsgebieden duurzaam te ontwikkelen, exploiteren en beheren, zodat klanten graag gebruik maken van haar diensten.

Lid 7

NS zal zich inspannen de voor het programma Stedenbaan benodigde (extra) spoorwegcapaciteit te verkrijgen. De uiteindelijke toedeling – met inachtneming van de toepasselijke capaciteitsverdelingsregels - daarvan is echter voorbehouden aan de infrastructuurbeheerder ProRail.

Artikel 11      Proces

Lid 1

De gehele uitvoeringsovereenkomst, compleet met alle nadere overeenkomsten zal in twee fases gereed gemaakt en getekend worden. De eerste fase zal bestaan uit de hoofdovereenkomst en de nadere overeenkomsten 'Ketenmobiliteit – P+R' en 'Ketenmobiliteit – Fiets'

Lid 2

De tweede fase zal bestaan uit de nadere overeenkomsten 'Ketenmobiliteit – Informatievoorziening', 'Sociale Veiligheid' en 'Kwaliteit stations, stationsomgeving en overstappunten'. Partijen streven ernaar deze nadere overeenkomsten in 2008 te tekenen.

Lid 3

In de nadere overeenkomsten worden specifieke afspraken gemaakt over de rapportage, monitoring en voortgang van de deelopgaven. De medewerkers van de Zuidvleugelpartijen en medewerkers van NS verzorgen de voortgangsrapportages van de deelopgaven aan het Bestuurlijk Spoor Overleg Zuidvleugel. Dit kan zowel schriftelijk als mondeling plaatsvinden.

Artikel 12      Overleg

Lid 1

Partijen agenderen de voortgang van de deelopgaven jaarlijks in het Bestuurlijk Spoor Overleg Zuidvleugel.

Lid 2

Partijen overleggen jaarlijks over het NS vervoerplan in het Bestuurlijk Spoor Overleg Zuidvleugel.

Lid 3

De medewerkers van der Zuidvleugelpartijen en medewerkers van NS zullen in overleg treden over de voortgang van de verschillende deelopgaven zoals vermeld in punt 12 van de Overwegingen.

Artikel 13 Communicatie en geheimhouding

Lid 1

Partijen stemmen de externe communicatie over de deelopgaven Kwaliteit stations, stationsomgeving en overstappunten, Ketenmobiliteit – Fiets, Ketenmobiliteit - P+R, Ketenmobiliteit – Informatievoorziening en Sociale Veiligheid onderling af.

Lid 2

Partijen verbinden zich tot vertrouwelijkheid ten aanzien van alle informatie die over en weer wordt verstrekt die door (één der) partijen als vertrouwelijk is aangemerkt of waarvan men het vertrouwelijke karakter had moeten en kunnen begrijpen en verplichten de door hen ingeschakelde hulpverleners zich ook aan deze voorwaarde te binden. Hierbij wordt het voorbehoud gemaakt dat de betrokken bestuursorganen gebonden zijn aan de Wet openbaarheid bestuur. Een verzoek door derden om informatie zal dan ook hieraan getoetst dienen te worden. De van NS afkomstige vertrouwelijke informatie wordt door NS beschouwd als informatie in de zin van artikel 10, eerste lid, onder c van de Wet openbaarheid bestuur.

Artikel 14 Inwerkingtreding en duur

Deze uitvoeringsovereenkomst treedt in werking na algehele ondertekening door partijen en heeft een looptijd tot en met 31 december 2014 met jaarlijks stilzwijgende verlenging tot 2020, met een opzegtermijn van 3 maanden, indien de HRN-concessie ook na 31 december 2014 toevalt aan NS. Indien de HRN-concessie niet toevalt aan NS zullen partijen vóór 31 december 2013 in overleg treden om te bezien hoe de overeenkomst voortgezet danwel beëindigd kan worden en welke consequenties dit voor partijen met zich meebrengt.

Artikel 15 Toepasselijk recht en bevoegde rechter

Op deze uitvoeringsovereenkomst is Nederlands recht van toepassing. Indien er enig geschil tussen partijen optreedt, maakt de meest gereede partij dit geschil schriftelijk kenbaar aan de andere partij(en). Er zal dan op een zo kort mogelijke termijn een Bestuurlijk Spoor Overleg Zuidvleugel bijeen geroepen worden waar men zal trachten tot een oplossing te komen. Indien in dit overleg geen oplossing wordt bereikt, is de bevoegde rechter te Utrecht bevoegd van het geschil kennis te nemen.

Artikel 16 Relatie tot nadere overeenkomsten

Partijen komen overeen dat de bepalingen in artikel 11, 12, 13, 14 en 15 van deze uitvoeringsovereenkomst tevens van toepassing zijn op de nog te sluiten nadere overeenkomsten zoals genoemd in artikel 4, 5, 6, 7 en 8.

Aldus overeengekomen te <locatie> op <datum>

De provincie Zuid-Holland, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin op grond van artikel 176 van de Provinciewet  
naam?

De stadsregio Rotterdam, voor dezen I.W. Opstelten,  
namens deze mevrouw J. Baljeu.

Het stadsgewest Haaglanden,  
voor dezen de heer W.J. Deetman,  
namens deze de heer G.A.A. Verkerk

De regio Drechtsteden, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R.J. Bandell

Het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland,  
voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer H.J.J. Lenferink

Het intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer H.R. Janssen

De gemeente Rotterdam, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door ...;

De gemeente Den Haag, voor dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer W. J. Deetman, namens deze de heer P.W.M. Smit

De besloten vennootschap NS Reizigers BV, voor dezen, mevrouw B.A.E. Bügel,  
namens deze H.I. van Tongeren

De besloten vennootschap NS Vastgoed BV, voor dezen, mevrouw P.G. Boumeester,  
namens deze de heer H.I. van Tongeren

De besloten vennootschap NS Stations BV, voor dezen, mevrouw P.G. Boumeester,  
namens deze de heer H.I. van Tongeren

Bijlage 1: Intentieovereenkomst Stedenbaan Zuidvleugel d.d. 28 maart 2006

Bijlage 2: Ruimtelijk Ambitie Stedenbaan 2020

Bijlage 3: Ambitiedocument Ketenmobiliteit

Bijlage 4: Lijnennetkaart

| Definitiegebruik nalopen: als in definitielijst, dan met hoofdletter in de tekst