

## Bestuursovereenkomst Viersporigheid Schiedam

Partijen:

1. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gezeteld te 's-Gravenhage, namens deze de directeur-generaal Mobiliteit, C. van der Burg, hierna te noemen: het Rijk;
2. Het college van gedeputeerde staten van de Provincie Zuid-Holland, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de provincie Zuid-Holland, te deze krachtens het bepaalde in artikel 176 lid 2 van de Provinciewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde F. Vermeulen (portefeuillehouder Verkeer en Vervoer), hierna te noemen: de Provincie,
3. Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, handelend als vertegenwoordiger van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, namens deze M. Rosier (portefeuillehouder Ontwikkeling Openbaar Vervoer) hierna te noemen: MRDH.

Partijen hierna gezamenlijk te noemen: Partijen, of elk afzonderlijk: Partij,

Overwegende dat:

- Partijen de wens uitgesproken hebben gezamenlijk te investeren in een goede bereikbaarheid van de zuidelijke Randstad;
- Partijen in het bestuurlijk overleg MIRT van december 2017 hebben afgesproken dat op basis van een 50/50 verdeling tussen het Rijk enerzijds en de Provincie en MRDH gezamenlijk anderzijds een gemeenschappelijk maximum van € 40 miljoen exclusief BTW wordt gereserveerd om op het tracé Schiedam-Rotterdam viersporigheid te realiseren;
- De viersporigheid Schiedam in de uitvoering wordt meegenomen met PHS-Project spooruitbreiding Rijswijk-Rotterdam;
- Het noodzakelijk is dat Tracébesluit PHS Rijswijk-Rotterdam hiervoor wordt gewijzigd;
- Gelet op het nog kunnen integreren van de voorgenomen realisatie van viersporigheid Schiedam in het PHS-Project Spooruitbreiding Rijswijk-Rotterdam, niet is gewacht op een kostenraming met de gebruikelijke onzekerheidsmarge.
- Partijen daarom hebben afgesproken dat het Rijk op basis van het uitgebreide FIS en bijbehorende kostenraming (zie bijlage) de projectbeslissing neemt voor de uitvoering van de maatregelen die samenhangen met het aanpassen van het tracé Schiedam-Rotterdam en ProRail opdraagt om dit maatregelenpakket openbaar aan te besteden.
- De spelregels van het MIRT voorschrijven dat bij een investeringsbeslissing rekening wordt gehouden met de beheer- en onderhoudskosten van de infrastructuur die middels deze investering gerealiseerd wordt;
- Dat tot en met het einde van de looptijd van het Infrastructuurfonds in 2034 niet voorzien is in dekking van de extra onderhoudskosten die met de viersporigheid Schiedam gemoeid zal zijn.
- In het Notaoverleg MIRT van de vaste Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 29 november 2018 de afspraak is gemaakt dat de komende maanden een voorstel voor een algemeen kader wordt uitgewerkt, waarin het Rijk in goed overleg met de regionale overheden en ProRail vastleggen hoe met de kosten van beheer, onderhoud en vervanging (BOV-kosten) en daarbij behorende risico's wordt omgegaan bij aanpassingen aan de infrastructuur die derde partijen en lenW in cofinanciering realiseren.
- Bij het overleg t.b.v. het voornoemde algemeen kader zal op verzoek van MRDH eveneens de hoogte van de BDU moeten worden betrokken;
- Op dit moment wordt gewerkt aan een Algemeen Kader voor de verdeling van kosten voor beheer, onderhoud en vervanging voor projecten die het Rijk in cofinanciering met decentrale overheden realiseert, maar dat het vooruitlopend op voornoemd voorstel voor een algemeen kader is het voor dit Project wenselijk om een afspraak te maken over de verdeling van de BOV-kosten.
- Partijen thans de afspraken die tijdens het bestuurlijk overleg van 7 februari 2019 zijn gemaakt over de bijdragen van de Partijen aan de realisatie van dit Project, de verdeling van financiële risico's voorafgaande aan en tijdens de realisatiefase en kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV-kosten) wensen vast te leggen in een Bestuursovereenkomst;
- Deze overeenkomst bindend is tussen Partijen ten aanzien van de overeen gekomen kosten (plus risico's) van de realisatie van de viersporigheid Schiedam;
- Indien het overleg over het Algemeen Kader tot andere uitkomsten leidt dan in deze Bestuursovereenkomst neergelegd, Partijen de afspraken in deze overeenkomst, alleen voor zover deze betrekking hebben op beheer, onderhoud en vervanging, zullen herzien.



Komen het volgende overeen:

### Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze Bestuursovereenkomst wordt verstaan onder:

- a. *BOV-kosten*: kosten voor beheer, onderhoud en vervanging van een spoortracé;
- b. *IF-periode*: huidige looptijd van het Infrastructuurfonds (2024–2034);
- c. *Bestuursovereenkomst*: de voorliggende Bestuursovereenkomst;
- d. *FIS*: Functioneel Integraal Spoorontwerp;
- e. *Project*: de aanpassing van het spoortracé Schiedam-Rotterdam zoals omschreven in het FIS met inbegrip van alle relevante procedures en activiteiten voor de totstandkoming ervan;
- f. *MIRT*: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport;
- g. *PHS*: Programma Hoogfrequent Spoorvervoer;
- h. *Mu-waarde*: de gemiddelde waarde van de investeringskosten die voortvloeit uit de door ProRail gebruikelijk gehanteerde “Standaard Systematiek Kostenramingen”.

### Artikel 2. Doel overeenkomst

Deze Bestuursovereenkomst strekt ertoe het Project te realiseren met inbreng van middelen van Partijen en daartoe de afspraken vast te leggen over:

- a. de verdeling van de kosten voor de realisatiefase van het Project;
- b. de verdeling van de financiële risico's van het Project voorafgaande aan en tijdens de realisatiefase;
- c. de verdeling van de BOV-kosten van het Project na de realisatiefase tot aan het einde van de IF-periode.

### Artikel 3. Reikwijdte

Deze Bestuursovereenkomst heeft betrekking op een wijziging van de scope van het PHS-Project Rijswijk-Rotterdam, ter hoogte van het tracé Schiedam-Rotterdam, waardoor het baanvak tussen Rotterdam en Den Haag ter hoogte van Schiedam Centrum viersporig blijft en haltering van de intercity's uit en naar de richting Leiden in Schiedam Centrum mogelijk blijft.

### Artikel 4. Bekostiging realisatie Project

1. Het Rijk, de Provincie en MRDH komen overeen de realisatiekosten te verdelen op basis van de mu-waarde van de netto-investeringskosten, zijnde € 24,01 miljoen exclusief BTW, op basis van de huidige kostenraming.
2. De bijdragen van Partijen aan de realisatiekosten zijn als volgt (prijspeil 2018):
  - Het Rijk: 50%, zijnde € 12.005.000, exclusief btw;
  - De Provincie: 25%, zijnde € 6.002.500, exclusief btw;
  - MRDH: 25%, zijnde € 6.002.500, exclusief btw.
3. Het Rijk draagt zorg voor betaling van het Rijksdeel van deze bijdrage via een aan ProRail te verlenen subsidie.
4. De Provincie en MRDH dragen zorg voor betaling van hun deel van deze bijdrage aan ProRail via een aan ProRail te verlenen subsidie. ProRail dient hiertoe subsidieaanvragen in bij de MRDH en Provincie.
5. Indien als gevolg van de omvorming van ProRail tot een publiekrechtelijke zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) een wijziging optreedt in de positie van ProRail waardoor ProRail minder of geen BTW kan verrekenen via de BTW-aangifte en als gevolg van deze wijziging de kosten van het Project voor Provincie of MRDH stijgen, zullen partijen zich nader beraden over de gevolgen van die wijziging op de samenwerking tussen partijen en deze Bestuursovereenkomst. Uitgangspunt hierbij is de toezegging van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in de kamerbrief d.d. 19 oktober 2018 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 25 268, nr. 172) dat de omvorming van ProRail tot een ZBO niet leidt tot een kostenverhoging voor derden en dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een eventuele kostenverhoging voor Partijen voorkomt of compenseert.
6. Het risico op kostenoverschrijding boven de huidige kostenraming (ter grootte van € 24,01 mln.) voorafgaande aan en tijdens de realisatiefase is een gedeelde verantwoordelijkheid van Partijen en wordt gezamenlijk opgelost.

7. Partijen treden in overleg als de overschrijdingen zich daadwerkelijk voordoen. De afspraken uit het BO MIRT van 6 december 2017 vormen hiervoor het kader, en zijn als bijlage toegevoegd.
8. Indien de werkelijke realisatiekosten lager uitvallen dan de bijdragen en de eventuele extra bijdragen aan het Project, dan vloeit het financieel voordeel op het moment dat deze Bestuursovereenkomst eindigt, terug naar de Partijen overeenkomstig de in het tweede lid genoemde verdeling.
9. Op de in het 2<sup>e</sup> lid genoemde bedragen (prijspeil 2018) wordt de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) toegepast.

#### **Artikel 5. Beheer en onderhoud**

1. In afwachting van de totstandkoming van het Algemeen Kader, dat zal gelden voor de verdeling van BOV-kosten bij aanpassingen aan infra die in cofinanciering met het Rijk tot stand komen, geldt voor het tijdvak 2024–2034 de onderstaande kostenverdeling.
2. Rijk en Regio komen overeen dat de kosten voor beheer en onderhoud die met de viersporigheid Schiedam gemoeid zijn worden verdeeld op basis van 50/50 tot het einde van de IF-periode in zijnde 10 jaar (2024–2034).
3. De kosten voor beheer en onderhoud binnen de IF-periode bedragen € 230.000,- per jaar (prijspeil 2018). Voor de gehele periode is dit in totaal € 2,3 miljoen, exclusief btw. Partijen komen overeen deze kosten als volgt te verdelen:
  - Het Rijk: 50%, zijnde € 1,15 miljoen, exclusief BTW;
  - De Provincie: 25%, zijnde € 0,575 miljoen, exclusief BTW;
  - MRDH: 25%, zijnde € 0,575 miljoen, exclusief BTW.
4. De Provincie en MRDH dragen zorg voor betaling van hun deel van deze bijdrage aan ProRail na een daartoe strekkend verzoek van ProRail.
5. De BOV-kosten na de IF-periode (na 2034) zijn voor rekening van het Rijk.
6. Indien, vanwege toekomstige afspraken over een Algemeen Kader, tussen het Rijk en andere overheden over de verdeling van kosten voor beheer, onderhoud en vervanging bij aanpassing van spoorinfrastructuur die het Rijk in cofinanciering met andere overheden realiseert een andere kostenverdeling van de BOV-kosten wordt vastgesteld, dan geldt de verdeling uit dat dan vastgestelde Algemeen Kader. Partijen treden na vaststelling van dat Algemeen Kader in overleg over de wijze waarop de financiële afspraken worden vastgelegd, welke vervolgens als addendum aan deze Bestuursovereenkomst worden gehecht.
7. De in de voorgaande leden opgenomen verdeling, geldt uitsluitend voor het onderhavige Project en biedt geen precedent voor andere projecten.
8. Op de in het 3<sup>e</sup> lid genoemde bedragen (prijspeil 2018) wordt de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) toegepast.

#### **Artikel 6. Planning**

De uitvoering van het Project wordt integraal opgenomen in de planning van het PHS-project Rijswijk-Rotterdam waarvan de ingebruikname is voorzien in december 2024. Dit beoogde moment van ingebruikname is ook op het onderhavige Project van toepassing.

#### **Artikel 7. Overige verplichtingen**

1. Partijen laten ProRail als aanbestedende dienst optreden bij de realisering van het Project.
2. Het Rijk zal de wijziging van het Tracébesluit Rijswijk-Rotterdam zo spoedig mogelijk in gang zetten.
3. Partijen verbinden zich jegens elkaar om de voor de uitvoering van deze Bestuursovereenkomst benodigde publiekrechtelijke besluiten vast te stellen, zodat de uitvoering van deze Bestuursovereenkomst publiekrechtelijk is toegestaan.
4. Partijen bevorderen daarbij zoveel mogelijk, met inachtneming van wettelijke procedures en de te betrachten zorgvuldigheid jegens derden, dat de procedures tot het nemen van publiekrechtelijke besluiten met voortvarendheid worden doorlopen.



- Indien de in het tweede en derde lid bedoelde procedures ertoe leiden dat uitvoering van de Bestuursovereenkomst niet of althans niet op de door partijen bij het aangaan ervan voorgestane wijze kan worden uitgevoerd, bezien partijen of de Bestuursovereenkomst wijziging of (gedeeltelijke) beëindiging behoeft. Artikel 9 wordt hierbij in acht genomen.

#### **Artikel 8. Onvoorziene omstandigheden**

- Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze Bestuursovereenkomst niet mag worden verwacht.
- Het overleg vindt plaats binnen vier weken nadat een Partij daartoe mededeling heeft gedaan aan de andere Partijen.

#### **Artikel 9. Wijziging**

- Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze Bestuursovereenkomst te wijzigen.
- Wijzigingen behoeven de instemming van alle Partijen.
- Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partij schriftelijk heeft medegedeeld.
- Wijzigingen worden na instemming als addendum aan deze Bestuursovereenkomst gehecht.

#### **Artikel 10. Geschillen**

- Deze Bestuursovereenkomst is niet in rechte afdwingbaar.
- Er is sprake van een geschil indien een van de Partijen daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partijen.
- Partijen treden binnen een maand na een zodanige melding met elkaar in overleg om te bezien of in der minne een oplossing van het geschil kan worden gevonden.
- Indien binnen twee maanden na melding van het geschil, bedoeld in het tweede lid, Partijen geen overeenstemming hebben bereikt, starten zij een mediationproces onder gezamenlijke benoeming van een mediator. De kosten van de mediator zullen door bij het conflict betrokken partijen naar evenredigheid van hun bijdrage worden gedeeld.
- Als het mediationproces niet tot een door alle Partijen gedragen oplossing leidt, dan treden Partijen met elkaar in overleg over de gevolgen van het geschil voor de voortzetting van deze Bestuursovereenkomst.

#### **Artikel 11. Inwerkingtreding en looptijd**

- Deze Bestuursovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle partijen en eindigt met ingang van de dag waarop de ter uitvoering van deze Bestuursovereenkomst te realiseren infrastructuur in dienst is gesteld en de financiële afronding op basis van het MIRT-spelregelkader gereed is.
- Rechtsgevolgen die voortvloeien uit deze Bestuursovereenkomst en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan na de beëindiging van deze Bestuursovereenkomst, worden afgehandeld in overeenstemming met deze Bestuursovereenkomst.

#### **Artikel 12. Geheimhouding en communicatie**

- Partijen verbinden zich over en weer de in het kader van de uitvoering van deze overeenkomst uitgewisselde dan wel uit te wisselen informatie geheim te houden en deze geheel noch gedeeltelijk aan enige derde bekend te maken, behoudens voor zover een verplichting tot openbaarmaking voortvloeit uit de wet, een rechterlijke uitspraak of deze Bestuursovereenkomst.
- Persberichten worden door Partijen gezamenlijk opgesteld. Het Rijk draagt zorg voor de communicatie.



---

### **Artikel 13. Toepasselijk recht**

Op deze Bestuursovereenkomst is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.

### **Artikel 14. Publicatie in de Staatscourant**

Na ondertekening van deze Bestuursovereenkomst wordt de zakelijke inhoud daarvan door het Rijk gepubliceerd in de Staatscourant.

### **Artikel 15. Bijlagen**

De bijlagen met de BO MIRT afspraken van 6 december 2017 en de kostenraming van ProRail op basis waarvan de afspraken in deze Bestuursovereenkomst zijn gemaakt, maken integraal deel uit van de overeenkomst.

Aldus overeengekomen en in drievoud ondertekend

*Den Haag, 28 januari 2020*

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
namens deze,  
de directeur-generaal Mobiliteit,  
C. van der Burg*

*Den Haag, 16 december 2019*

*De Provincie,  
F. Vermeulen,  
lid van het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland*

*Rotterdam, 18 december 2019*

*Metropoolregio Rotterdam Den Haag,  
M.J. Rosier,  
Portefeuillehouder OV-ontwikkeling,  
in opdracht  
I.S. Bal*



## UIT AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEGGEN MIRT, 6 DECEMBER 2017

### BO MIRT Zuidwest-Nederland

3.	<p><b>Spoorwegemplacement Schiedam Variant B/D</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>– IenW, MRDH en PZH besluiten – gelet op de positieve tussenresultaten van de studienaar variant D – om de volgende stap te zetten en door te gaan met het tweede deel van de ontwerpopdracht van variant D tot het niveau van realisatiebesluit.</li><li>– De meerkosten van de studie zullen door Rijk en regio gefinancierd worden volgens 50/50 verdeling.</li><li>– De eindresultaten van de volgende ontwerpfase met bijbehorende kostenraming zijn leidend voor besluitvorming over een realisatiebesluit. Ten aanzien van de kostenverdeling is afgesproken dat er op basis van 50/50 een volgende fase ingegaan wordt tot een gemeenschappelijk maximum van € 40 miljoen ex BTW. Indien de kosten bij het nemen van het realisatiebesluit hoger zijn, wordt er opnieuw over de financiering gesproken.</li></ul>
----	--