STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 40090
23 november 2026

Samenwerkingsovereenkomst Knooppunt Laan van NOI

Partijen:

1. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, mevr. Annet Bertram, hierna te noemen: IenW;

2. De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, mevr. Elanor Boekholt-O'Sullivan, hierna te noemen: VRO

3. De Metropoolregio Rotterdam – Den Haag, in deze vertegenwoordigd door de voorzitter van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit, dhr. Igor Bal, handelend op basis van het besluit van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit d.d. 14 oktober 2026, hierna te noemen: MRDH;

4. De gemeente Den Haag, in deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, dhr. Henk Harms, conform algemene volmacht en machtiging Den Haag 2021, hierna te noemen: Den Haag;

5. De gemeente Leidschendam-Voorburg, in deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Astrid van Eekelen, handelend op basis van het besluit van het College van B&W van 3 november 2026, hierna te noemen: Leidschendam-Voorburg;

6. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid NS Stations B.V., statutair gevestigd te Utrecht, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar directeur, dhr. Wouter Koolmees, hierna te noemen NS Stations;

7. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid NS Vastgoed B.V., statutair gevestigd te Utrecht, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar directeur, dhr. Wouter Koolmees, hierna te noemen NS Vastgoed;

8. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V., statutair gevestigd te Utrecht, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door dhr. Dimitri Kruik, Regiodirecteur Zuid, hierna te noemen ProRail.

Partijen 1 en 2 hierna te noemen: "(het) Rijk"

Partijen 3 t/m 5 hierna te noemen: de Regionale Partijen

Partijen 1 t/m 8 hierna gezamenlijk te noemen: "Partijen"

Elke partij afzonderlijk kan hierna ook worden aangeduid als "Partij".

Overwegende dat:

1. Rijk, provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de gemeenten Rotterdam, Den Haag, Leiden, Delft, Rijswijk, Schiedam, Dordrecht en Zoetermeer in 2019 het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad gesloten hebben over de ambitie om tot 2040 in ieder geval 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen te realiseren langs de Oude Lijn (de spoorlijn van Leiden naar Dordrecht) en te investeren in een schaalsprong op de Oude Lijn. Met de totale realisatie van de Oude Lijn is het mogelijk om door te groeien naar het realiseren van 200.000 woningen tot 2040.
2. Er sindsdien ca. 50.000 woningen en ca. 90.000 arbeidsplaatsen zijn gerealiseerd in de Zuidelijke Randstad, er al grote stappen zijn gezet in het waarmaken van de verstedelijkingsopgave en er veel potentie is voor verdere groei richting 2040.
3. De schaalsprong op de Oude Lijn bestaat uit de toevoeging van vier nieuwe stations met een spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam, de opwaardering van vier bestaande knopen Schiedam Centrum, Leiden Centraal, Dordrecht en Den Haag Laan van NOI en de uitrol van een hoogfrequente citysprinter op het tracé van Den Haag Centraal naar Dordrecht. Dit maakt onderdeel uit van een breder pakket schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking waarvoor middelen vertrekt zijn uit het Nationaal Groeifonds.
4. Het gebied rondom het Knooppunt Laan van NOI transformeert naar een duurzaam en gemengd hoogstedelijk gebied, passend bij de ambities van het Central Innovation District (CID). Om deze verstedelijkingsopgave te kunnen faciliteren en de voorziene reizigersgroei (een verdubbeling van het reizigersaantal in 2040) te kunnen opvangen zal het huidige voorstadstation moeten dooront-

wikkelen tot een volwaardig ov-knooppunt en mobiliteitshub voor trein, metro, tram (RandstadRail), bus, fiets en deelmobiliteit (fiets/scooter/auto) met verbeterde overstap- en transfervoorzieningen en verblijfskwaliteit.
5. De deelstudie Laan van NOI heeft geleid tot een Voorkeursalternatief zoals beschreven in bijlage 1.
6. Er vooralsnog alleen budget (zie artikel 12) is voor de Planning- en studiefase en realisatie van het Eerste zinvolle maatregelpakket van het Voorkeursalternatief. In het BO MIRT is afgesproken dat het rijk en de regiopartijen een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben voor het organiseren van aanvullende financiële middelen om het geheel te realiseren[1].
7. In het BO-MIRT van 5 januari 2026[1] tussen Rijk en regio afspraken zijn gemaakt over de Oude Lijn. Daarin is onder meer opgenomen dat voor wat betreft de Knooppunten waar de verkenningsstudie is afgerond, (waaronder Knooppunt Laan van NOI) zo snel mogelijk gestart kan worden met de Planning- en studiefase.
8. Partijen afspraken wensen te maken over de Planning- en studiefase van het project Knooppunt Laan van NOI als vervolgstap in het MIRT-proces en deze afspraken vast wensen te leggen in deze Samenwerkingsovereenkomst.
9. Den Haag, in het verlengde van de Gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI (dec. 2018), het initiatief heeft genomen voor een gebiedsontwikkeling Laan van NOI die in 2027 resulteert in een ontwikkelvisie.
10. Partijen in het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn van 27 oktober 2026 overkoepelende afspraken hebben gemaakt over de relatie met de verstedelijking langs de Oude Lijn, de verdere uitwerking van 2 extra sprinters per uur, en het gezamenlijke vervolg richting het Eindbeeld.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 – Begrippen

a. *Aanleg of realisatie(fase):* de laatste fase van het MIRT-proces, waarin het Project, in lijn met de uitwerking uit de Planning- en studiefase, daadwerkelijk wordt uitgevoerd.
b. *Bestuurlijk Overleg Knooppunt Laan van NOI (BO):* gremium zoals bedoeld in artikel 8.
c. *Bijbestelling:* de toevoeging, na besluitvorming overeenkomstig artikel 5, van een extra onderdeel aan de Scope, op voorstel en voor rekening en risico van één of meerdere Partijen.
d. *BO MIRT:* het bestuurlijk overleg tussen het Rijk en de betrokken Regionale overheden in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), waarin bestuurlijke afspraken over de Oude Lijn zijn vastgesteld en die de basis vormen voor het vastleggen van deze afspraken in een Samenwerkingsovereenkomst.
e. *Directeurenoverleg Knooppunt Laan van NOI (DO):* gremium zoals bedoeld in artikel 8, vierde lid.
f. *Eerste zinvolle maatregelpakket:* onderdeel van het Voorkeursalternatief zoals nader uitgewerkt en afgebakend in bijlage 1 bij deze Samenwerkingsovereenkomst en waarvoor bekostigingsafspraken zijn gemaakt.
g. *Eindbeeld:* de beoogde, definitieve eindtoestand van het Knooppunt Laan van NOI. Het beschrijft hoe station Den Haag Laan van NOI eruit ziet of functioneert wanneer het volledig is ontwikkeld of voltooid, zoals beschreven in het Voorkeursalternatief in bijlage 1. Het Eindbeeld dient als richtinggevend kader bij de uitwerking van het Eerste zinvolle maatregelpakket.
h. *Knooppunt:* het treinstation en de directe omgeving, met o.a. busstation, tram-, metro en sneltramhaltes, looproutes daartussen, fietsenstallingen, pleinen, ontvangstdomeinen, reizigerstunnels en -voorzieningen.
i. *MIRT:* Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoersregio's aan ruimtelijke projecten.
j. *Oude Lijn:* de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht.
k. *PEAT-kosten:* kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht.
l. *Planning- en studiefase:* derde fase van het MIRT-proces, met als doel om het Voorkeursalternatief verder uit te werken tot een Projectbeslissing.
m. *Project:* Planning- en studiefase voor Knooppunt Laan van NOI, onderdeel van de Oude Lijn.
n. *Projectbeslissing:* de afronding van de Planning- en studiefase, waarbij wordt besloten de Uit te voeren variant te gaan realiseren.
o. *Projectplan:* het plan d.d. 30 oktober 2026 versie 1.0 waarin de scope, planning, organisatie, kwaliteit, risico's en kosten zijn opgenomen voor de uitwerking van de Planning- en Studiefase. Het Projectplan is kaderstellend voor de uitvoering van de Planning- en Studiefase, wijzigingen daarop moeten in het BO vastgesteld worden.
p. *Projectmanagement:* gremium zoals bedoeld in artikel 8 lid 6.
q. *Projectorganisatie:* het geheel van functionarissen dat het Projectplan uitvoert, inclusief hun rollen, taken en onderlinge verhoudingen, zoals is beschreven in het Projectplan.
r. *Projectregiegroep:* gremium zoals bedoeld in artikel 8.

[1] Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026 | Tweede Kamer der Staten-Generaal

s. *Raakvlakproject:* een project of projectonderdeel van Partijen of derden dat geen onderdeel uitmaakt van de Scope van deze Samenwerkingsovereenkomst en de verplichtingen die Partijen daarin aangaan, maar dat inhoudelijk, planologisch, technisch of qua uitvoering samenhangt met het Project en waarvan de voortgang of besluitvorming van invloed kan zijn op de realisatie, planning of doelbereik van het Project.
t. *Samenwerkingsovereenkomst:* deze overeenkomst.
u. *Scope:* het Eerste zinvolle maatregelpakket zoals onderdeel van het Voorkeursalternatief en afgebakend in bijlage 1 bij deze Samenwerkingsovereenkomst. De Scope kan gedurende de Planning- en studiefase uitsluitend worden gewijzigd of uitgebreid worden overeenkomstig de procedures voor Scopewijziging (artikel 4) en Bijbestelling (artikel 5).
v. *Scopewijziging:* een verandering van de Scope van het Project. Dit kan alleen worden doorgevoerd via de procedure Scopewijziging zoals beschreven in artikel 4.
w. *Studiekosten:* de kosten van de Planning- en studiefase.
x. *Taakstellend budget:* het maximale budget dat door Partijen beschikbaar gesteld wordt voor het voorbereiden, begeleiden en realiseren van de Scope van het Project.
y. *Uit te voeren variant:* het maatregelpakket dat na detailuitwerking van varianten voor de Scope in de Planning en Studiefase de voorkeur heeft. De Uit te voeren variant wordt vastgelegd in de Projectbeslissing.
z. *Uitgangspuntendocument:* document waarin de ruimtelijk en programmatische uitgangspunten, randvoorwaarden en beoordelingscriteria voor de integrale ontwikkeling van de fietsenstalling en de vastgoedontwikkeling op de P+R locatie zijn vastgelegd. Het document bevat tevens de onderzoeksopdracht en vormt het kader voor de verdere uitwerking van de ontwikkelvisie.
aa. *Uitvoerende Partij:* partij die verantwoordelijk is voor de uitwerking van projectonderdelen. Dit wordt beschreven in het Projectplan.
bb. *Voorkeursalternatief:* het in het kader van de MIRTverkenning vastgestelde Eindbeeld voor de ontwikkeling van het Project, zoals beschreven in het verkenningenrapport d.d. maart 2026 definitieve versie en in bijlage 1 bij deze Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 2 – Werking en doel van de Overeenkomst

1. Deze Samenwerkingsovereenkomst ziet op het Project.

2. Doel van deze Samenwerkingsovereenkomst is het vastleggen c.q. nader uitwerken van:
   a. de afspraken tussen Partijen uit het BO-MIRT van 5 januari 2026 ten aanzien van de Oude Lijn, onderdeel Knooppunt Laan van NOI;
   b. afspraken tussen Partijen betreffende de uitwerking in de Planning- en studiefase van het Eerste zinvolle maatregelpakket uit het Voorkeursalternatief;
   c. het voornemen tot aanleg van het Project.

3. Voor het Project wordt de Planning- en studiefase opgestart conform de MIRT-spelregels[2].

4. Aan het einde van de Planning- en studiefase leggen de daarvoor relevante Partijen afspraken over de realisatiefase vast in een realisatieovereenkomst.

Artikel 3 – Scope van het Project

1. De Scope van het Project is beschreven in **bijlage 1** bij deze Samenwerkingsovereenkomst. Het betreft het zogeheten Eerste zinvolle maatregelpakket.

2. Maatregelen die wel tot het Eindbeeld behoren, maar niet tot het Eerste zinvolle maatregelpakket, kunnen op een later moment als Bijbestelling aan de Scope en het Taakstellend budget worden toegevoegd.

3. In geval (een) Partij(en) de Scope wenst (wensen) aan te passen door middel van een Scopewijziging of Bijbestelling, wordt de Procedure Scopewijziging of Bijbestelling gevolgd, zoals opgenomen in artikel 4 en artikel 5.

Artikel 4 – Procedure Scopewijziging

1. Een Scopewijziging wordt door de Partij(en) die de wijziging voorstelt, ingediend bij het DO. Het voorstel wordt voorzien van een advies van de Projectregiegroep. Hiervoor voert het Projectmanagement een haalbaarheidsanalyse uit en brengt de consequenties van de wijziging in beeld. Daarin wordt in ieder geval ingegaan op:

[2] MIRT-Spelregels | Leerplatformmirt.nl

a) een beschrijving van de beoogde wijziging;
b) een onderbouwing ten opzichte van de Scope en de documentatie daarbij (o.a. CRS/KES[3]);
c) een overzicht van de effecten op ontwerp, planning, omgeving en veiligheid;
d) een overzicht van de effecten op tijd, geld (incl. studiekosten) en risico's inclusief btwimpact, onderbouwd met een actualisatie van de SSKraming en het risicodossier;
e) een voorstel voor de dekking van de Studie- en Realisatiekosten en, indien van toepassing, effecten op beheer, onderhoud en exploitatie na realisatie.

2. Het BO besluit op basis van unanimiteit of een Scopewijziging kan worden goedgekeurd en daarmee de Scope zoals beschreven in artikel 3 en bijlage 1 wordt gewijzigd. Het BO kan het DO mandateren bepaalde Scopewijzigingen namens het BO te accorderen, al dan niet onder voorwaarden.

3. Een Scopewijziging waarbij de functionaliteit van het Voorkeursalternatief in stand blijft en die geen negatieve invloed heeft op de bijdragen van Partijen en op de Planning, wordt in beginsel door het BO goedgekeurd, tenzij een Partij gemotiveerd aangeeft waarom die Partij het er niet mee eens is.

4. Scopewijzigingen die leiden tot meerkosten, worden gefinancierd door de Partij(en) die het ingediend heeft/hebben tenzij anders overeengekomen in het BO.

5. Als een Scopewijziging leidt tot minderkosten dan vloeit het voordeel naar de risicoreservering.

6. Het Projectmanagement zal scopewijzigingen, na instemming door het BO, middels openbare informatie kenbaar maken voor belanghebbenden en geïnteresseerden.

Artikel 5 – Procedure Bijbestelling

1. Een Bijbestelling wordt door de Partij(en) die de wijziging voorstelt c.q. voorstellen, ingediend bij het DO. Het voorstel wordt voorzien van een advies van de Projectregiegroep. Hiervoor voert het Projectmanagement een haalbaarheidsanalyse uit en brengt de consequenties van de wijziging in beeld. Daarin wordt in ieder geval ingegaan op:
   a. een beschrijving van de beoogde Bijbestelling;
   b. een onderbouwing ten opzichte van de Scope en de documentatie daarbij (o.a. CRS/KES);
   c. een overzicht van de effecten op ontwerp, planning, omgeving en veiligheid;
   d. een overzicht van de effecten op tijd, geld (incl. studiekosten) en risico's inclusief btwimpact, onderbouwd met een actualisatie van de SSKraming en het risicodossier;
   e. een voorstel voor de dekking van de (Studie)kosten en, indien van toepassing, effecten op beheer, onderhoud en exploitatie na realisatie.

2. Het BO besluit op basis van unanimiteit of een Bijbestelling kan worden goedgekeurd en daarmee wordt toegevoegd aan de Scope zoals beschreven in artikel 3 en bijlage 1. Het BO kan het DO mandateren een Bijbestelling namens het BO te accorderen, al dan niet onder voorwaarden.

3. Een Bijbestelling die geen negatieve invloed heeft op de planning, het budget, scope en het risicoprofiel, wordt in beginsel door het BO goedgekeurd, tenzij een Partij gemotiveerd aangeeft waarom die Partij het er niet mee eens is.

4. De realisatie van de Bijbestelling geschiedt geheel voor rekening en risico van de Partij(en) die de Bijbestelling heeft/hebben voorgesteld tenzij anders overeengekomen in het BO. Dit betekent dat een Partij een Bijbestelling kan voorstellen, indien zij haar bijdrage in elk geval verhoogt met:
   a. de realisatiekosten van de Bijbestelling inclusief PEAT-kosten;
   b. de voorbereidingskosten ten behoeve van het beoordelen van de haalbaarheid van de Bijbestelling;
   c. de eventuele meerkosten ten opzichte van de op dat moment vigerende Scope, die ontstaan als gevolg van de Bijbestelling;
   d. een verhoging van de risicoreservering, indien nodig.

5. Het Projectmanagement zal Bijbestellingen, na instemming door het BO, middels openbare informatie kenbaar maken voor belanghebbenden en geïnteresseerden.

[3] Customer Requirements Specifications / Klant Eisen Specificatie (verzameling eisen en wensen die aan het systeem gesteld worden door klanten en stakeholders)

Artikel 6 – Planning

1. Partijen streven ernaar de Projectbeslissing, waarmee de Planning- en studiefase afgerond wordt, uiterlijk te nemen in 2031.

2. Partijen streven ernaar zo direct mogelijk na de Planning- en studiefase met de realisatie te starten. De daarvoor noodzakelijke voorbereidingen zijn onderdeel van de Planning- en studiefase.

Artikel 7 – Rollen en hoedanigheden

1. Partijen hebben in het kader van het Project de volgende rollen en hoedanigheden:
   a) IenW: financier, opdrachtgever, concessieverlener voor de beheerconcessie voor de hoofdspoorweginfrastructuur aan ProRail;
   b) VRO: verantwoordelijk voor woningbouw, (grootschalige) woningbouwlocaties, woondeals en regie volkshuisvesting en ruimtelijke ordening;
   c) Gemeente Den Haag: financier, opdrachtgever, grondeigenaar en (toekomstig) beheerder, en uitvoerende Partij voor het onderdeel stationsomgeving en Bevoegd Gezag voor stationsomgevingsmaatregelen;
   d) Gemeente Leidschendam-Voorburg: financier, opdrachtgever, grondeigenaar en (toekomstig) beheerder;
   e) MRDH: financier, opdrachtgever, concessieverlener regionaal OV, Bevoegd Gezag voor de lokale spoorweginfrastructuur (tram en metro); MRDH laat zich adviseren door RET en HTM
      – RET is momenteel concessiehouder en uitvoerder van de MRDH-concessies Rail Rotterdam; levert vanuit deze rol inhoudelijke advisering en operationele expertise ten behoeve van de uitwerking van het project, in afstemming met MRDH als concessieverlener.
      – HTM is momenteel concessiehouder en uitvoerder van de MRDHconcessies Rail Haaglanden (RandstadRail en tram) en Bus HaaglandenStad; levert vanuit deze rol inhoudelijke advisering en operationele expertise ten behoeve van de uitwerking van het project, in afstemming met MRDH als concessieverlener.
   f) NS Stations: rechthebbende en (mede)eigenaar van de gemengde infrastructuur van het station, waaronder het stationsgebouw inclusief de commerciële voorzieningen, en beheerder daarvan. NS Stations levert indien van toepassing een bijdrage voor (extra) commerciële voorzieningen binnen het Project;
   g) NS Vastgoed: juridisch eigenaar van (delen van) de gemengde infrastructuur van het station en van de gronden in en rondom het station. NS Vastgoed is grondeigenaar voor zover gronden of eigendommen van NS Vastgoed door het Project worden geraakt.
   h) ProRail: is op grond van de aan haar verleende Beheerconcessie beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in de Spoorwegwet, waaronder mede begrepen de volledige transferfunctie van een station, inclusief voorzieningen en ruimten die functioneel noodzakelijk zijn voor het veilig, toegankelijk en doelmatig gebruik van het station, ongeacht de eigendom ervan; ProRail is verantwoordelijk voor de veiligheid, functionaliteit, instandhouding en beheerbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur en treedt op als opdrachtgever voor het dagelijks beheer daarvan; ProRail adviseert IenW inhoudelijk ten aanzien van besluiten die de hoofdspoorweginfrastructuur raken en ProRail kan via het inbrengen van beheer- en vervangingsgelden mede financier zijn. ProRail is Uitvoerende Partij voor het onderdeel station & transfer zoals aangegeven in bijlage 1.

2. De genoemde rollen zijn leidend bij de inrichting van de governance zoals bepaald in artikel 8 en anderzijds richtinggevend voor het werk waarover het Projectmanagement verantwoording aflegt aan het DO en BO:
   a) Aan de financiers: doelmatigheid van de bestedingen;
   b) Aan de grondeigenaren: consequenties voor eigendom en aanpak verwerving;
   c) Aan beheerders: het Projectmanagement stemt direct met beheerders af ten aanzien van technische kwaliteit, beheerbaarheid en exploiteerbaarheid, en verantwoordt zich aan het BO.
   d) Aan concessieverleners: consequenties van de maatregelen voor hun concessie (exploitatie enz.).

Artikel 8 – Governance en organisatie

1. De governance, bestaat in hoofdlijnen uit het BO, het DO, de Projectregiegroep en het projectmanagement en is in bijlage 2 in beeld gebracht.

2. Wanneer in deze overeenkomst staat dat het Bestuurlijk Overleg een besluit neemt, wordt daarmee bedoeld dat de deelnemers aan het Bestuurlijk Overleg – voor zover zij daartoe bevoegd zijn (door mandaat of volmacht) – gezamenlijk, ieder namens hun eigen organisatie, het betreffende besluit nemen. Het BO is opdrachtgever en het hoogste orgaan van het Project. Besluitvorming vindt in

het BO plaats, tenzij het BO dit gemandateerd heeft aan het DO. Het overleg bestaat uit de bestuurlijk verantwoordelijken van Partijen, dan wel hun gedelegeerde vertegenwoordigers. De deelnemers aan het BO dragen er zorg voor dat zij bevoegd zijn om namens hun organisatie een besluit te nemen.

3. Het BO:
   a. besluit over eventuele wijzigingen van deze Samenwerkingsovereenkomst;
   b. besluit of een Scopewijziging of Bijbestelling kan worden goedgekeurd;
   c. besluit over wijzigingen in de planning;
   d. besluit over de Uit te voeren variant en bereidt op basis daarvan de Projectbeslissing voor, en
   e. bespreekt eventuele geschillen tussen Partijen.

   Het BO besluit op basis van gezamenlijke consensus. Iedereen stemt in, of niemand maakt bezwaar. De voorzitter van het DO en het Projectmanagement nemen als adviseur deel aan het BO. Zij vertegenwoordigen daar respectievelijk de ambtelijk opdrachtgevers en de Projectorganisatie.

4. Het DO is het overleg van de ambtelijk opdrachtgevers van Partijen. Het DO:
   a. geeft als ambtelijk opdrachtgever sturing aan het Project op basis van het Projectplan, monitort de voortgang van de werkzaamheden en bereidt het BO voor.
   b. kan onder mandaat van het BO wijzigingen in het Projectplan goedkeuren.
   c. kan onder mandaat van het BO besluiten over Scopewijzigingen en Bijbestellingen.

   Het Projectmanagement neemt deel aan het DO namens de Projectorganisatie.

5. Er is een Projectregiegroep waaraan, naast het Projectmanagement, in ieder geval de ambtelijk vertegenwoordigers van Partijen deelnemen. De Projectregiegroep is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de besluitvorming door DO en BO. De Projectregiegroep bewaakt de integrale proceskwaliteit en zorgt dat voorstellen integraal en (procesmatig) besluitrijp aan het DO worden voorgelegd.

6. Het Projectmanagement is verantwoordelijk voor de integrale uitwerking van de Planning- en studiefase. Projectmanagement bevat in ieder geval de projectmanager Station & Transfer van ProRail, projectmanager Stationsomgeving van een van de regiopartijen en projectmanager Fietsenstalling van NS Stations. Een projectregisseur kan deel uitmaken van het Projectmanagement. Het Projectmanagement is integraal verantwoordelijk voor de uitwerking van het Knooppunt. De precieze invulling van het Projectmanagement is beschreven in het Projectplan.

7. VRO wordt in de governance en organisatie vertegenwoordigd door IenW. NS Vastgoed kan in de governance en organisatie vertegenwoordigd worden door NS Stations.

Artikel 9 – Uitgangspunten voor de samenwerking

1. Partijen zullen steeds nauw samenwerken en in gezamenlijke consensus besluiten, gericht op gezamenlijk draagvlak. Partijen streven hierbij naar maximale kwaliteit en een efficiënte inzet van Studiekosten voor de integrale Knooppuntontwikkeling binnen het Taakstellend budget.

2. Afspraken in deze Samenwerkingsovereenkomst laten de publiekrechtelijke bevoegdheden van Partijen en bestaande afspraken tussen het Rijk, ProRail en NS Stations over beheer, exploitatie en ontwikkeling van stations (‘afspraken 1995’) onverlet.

3. Partijen doen wat redelijkerwijs van hen verwacht mag worden om goed samen te werken en zullen niets doen dat het Project belemmert, zodat alle onderdelen volgens afspraak kunnen worden uitgevoerd.

4. Wanneer zich omstandigheden voordoen die de samenwerking kunnen vertragen of belemmeren, gaan Partijen direct met elkaar in overleg om gezamenlijk tot een passende oplossing te komen, met respect voor elkaars taken en verantwoordelijkheden.

5. Partijen spannen zich in om een zodanige inzet te realiseren in daadkracht, menskracht, benodigde producties en bestuurlijke besluitvormingstrajecten dat tijdig en voortvarend maar ook zorgvuldig gekomen kan worden tot een Projectbeslissing, in overeenstemming met hetgeen beschreven staat in het Projectplan.

6. Partijen die in het Project een verantwoordelijkheid hebben als bevoegd gezag zullen zich inspannen om de benodigde planologische procedures en vergunningen tijdig te doorlopen c.q. te verlenen conform de hiervoor geldende regels en procedures. Voor een goede afstemming wijst elke Partij een contactpersoon aan voor de afstemming met de Projectorganisatie over het voorbereiden en starten of aanvragen van benodigde planologische procedures of vergunningen.

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

8. Partijen spannen zich in om elkaar tijdig te informeren over ontwikkelingen of raakvlakprojecten die zich in hetzelfde gebied afspelen, voor zover die raken aan de Scope of de voortgang van het Project.

9. Partijen spannen zich in om de risico's te inventariseren en te mitigeren, in overeenstemming met hetgeen beschreven staat in het Projectplan.

10. Partijen verplichten zich om significante wijzigingen in omvang en/of planning van de voorziene verstedelijkingsontwikkelingen in relatie tot de planning en omvang van het Project en vice versa te bespreken in het DO. Het DO kan bepalen of en zo ja hoe dit geëscaleerd wordt.

Artikel 10 – Eigendom

1. In de Planning- en studiefase werken Partijen de uitgangspunten en randvoorwaarden uit voor de toekomstige eigendomssituatie en de benodigde zakelijke rechten voor de realisatie van het Project. Hiertoe werken zij een (grond)verwervingsstrategie uit die onderdeel wordt van de Projectbeslissing.

2. Besluitvorming over aankoop, ruil, overdracht of terbeschikkingstelling van gronden of andere eigendommen vindt plaats bij de Projectbeslissing en wordt vastgelegd in afzonderlijke overeenkomsten, met instemming van de betreffende eigenaar.

Artikel 11 – Beheer, onderhoud en exploitatie

1. In de Planning- en studiefase van het Project zal meer inzicht komen in de (meer)kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud.

2. De kosten voor beheer en onderhoud en exploitatie komen in principe ten laste van de reguliere budgetten voor beheer en onderhoud en exploitatie van het betreffende object en worden dus niet gedekt vanuit het Taakstellend budget.

3. Mocht blijken dat de reguliere budgetten ontoereikend zijn dan treden Partijen voorafgaand aan het nemen van de Projectbeslissing in overleg over of en hoe dekking gevonden kan voor de (meer)kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud.

4. Vóór het nemen van de Projectbeslissing worden de structurele beheer-, onderhouds- en exploitatiekosten per onderdeel inzichtelijk gemaakt en is vastgesteld dat deze kosten structureel kunnen worden gedekt uit de reguliere beheer- en exploitatiebudgetten van de wettelijke beheerder(s), dan wel dat hierover specifieke afspraken zijn gemaakt.

Artikel 12 – Financiële afspraken en risico's

1. Het Taakstellend budget bedoeld voor de Planning- en studiefase en realisatie van de Scope, zoals beschreven in artikel 3, tweede lid, is € 165,4 mln. inclusief btw, prijspeil 2025.

2. De bijdragen van Partijen zijn als volgt:
   a. Rijk: € 108,1 mln.
   b. Gemeente Den Haag: € 21,2 mln.
   c. Gemeente Leidschendam-Voorburg: € 2 mln.
   d. MRDH: € 19,7 mln.
   e. ProRail: € 9,7 mln.
   f. NS Stations: € 4,7 mln.

3. De bijdragen in lid 2 zijn incl. btw en prijspeil 2025. Uit het Taakstellend budget zoals beschreven in lid 1 worden de Studiekosten en kosten van realisatie van de Scope betaald. De bijdrage van ProRail betreft een bijdrage vanuit reeds gereserveerde middelen voor Instandhouding (uit de EOV reeksen[4]) aan de projectonderdelen die ProRail uitwerkt.

[4] Middelen voor Exploitatie, Onderhoud en Vervanging waarmee ProRail het spoor veilig en beschikbaar houdt.

4. Voor de bijdrage van NS Stations geldt het volgende:
   a. NS Stations draagt indicatief € 4,7 mln. bij aan de realisatie van het Project. Deze bijdrage is bedoeld voor (extra) commerciële voorzieningen, waarvan thans circa 500 – 550 m^2 zijn voorzien in de perrontunnel.
   b. De definitieve bijdrage, zoals bedoeld onder lid 2, wordt vastgesteld op basis van het uiteindelijk overeengekomen programma van commerciële voorzieningen, het aantal te realiseren m^2, de locatie, de kwaliteit en de marktwaarde.
   c. Aan het einde van de Planning- en studiefase leggen Partijen hierover afspraken vast in de realisatieovereenkomst (zie artikel 2, lid 4). Uitgangspunt voor het maken van deze afspraken zijn de bestaande afspraken zoals genoemd in artikel 9, lid 2.

5. De bijdragen van Partijen worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI, CEP maart) zoals gehanteerd en voor zover uitgekeerd door de minister van Financiën. Hiermee wordt in 2026 gestart door het Taakstellend budget op prijspeil 2026 te brengen.

6. De financiële risico's worden actief gemanaged door het Projectmanagement en gerapporteerd aan de Partijen. Kostenstijgingen die niet op verantwoorde wijze kunnen worden opgevangen door risicoreserves of budgetindexering, worden opgevangen op basis van de volgende principes:
   a. het optimaliseren binnen gewenste Scope, kwaliteit en Taakstellend budget;
   b. indien geen gewenst effect, het aanpassen van de Scope (binnen Taakstellend budget en kwaliteit);
   c. faseren, uitstellen of stopzetten van onderdelen van het Project.

7. Indien de inspanningen zoals genoemd in lid 6 niet leiden tot een kostenraming die binnen het Taakstellend budget past, treden de financierende Partijen met elkaar in overleg.

8. Partijen spreken over Studiekosten af:
   a. IenW geeft ProRail opdracht en een subsidiebeschikking om de stations & transferonderdelen zoals aangegeven in bijlage 1 uit te werken in de Planning- en studiefase. De kaders voor deze opdracht worden beschreven in het Projectplan.
   b. De Regionale Partijen financieren en contracteren de uitwerking van de stationsomgevingsonderdelen.
   c. De contractering en financiering van de uitwerking van de werkzaamheden in de Planning- en studiefase is gespecificeerd in het Projectplan. Waar nodig is – vanuit de specifieke opgave van de knoop – daarin maatwerk gemotiveerd en toegepast op het principe zoals opgenomen onder lid a en b.
   d. De kosten voor de Planning- en studiefase van het Project komen ten laste van het Taakstellend budget zoals opgenomen in lid 1. De kosten worden gedekt vanuit de bijdragen zoals benoemd in lid 2 van dit artikel.
   e. Te declareren en uit het Taakstellend budget te financieren zijn de kosten van:
      – De kosten voor onderzoek- en ingenieursbureaus voor de uitwerking van de Scope ten behoeve van de Projectbeslissing zoals beschreven in het Projectplan
      – De deelnemers aan de Projectorganisatie voor de uren die deze mensen 'dedicated' aan het Project werken;
      – Mensen uit de eigen organisatie die ten behoeve van het Project een specifieke klus uitvoeren, mits hiervoor door het Projectmanagement navolgbaar opdracht is gegeven voor een vooraf gespecificeerd aantal uren;
      – Dit kan verder worden beheerst door niet meer uren te declareren dan in het Projectplan is opgenomen;
      – In het Projectplan wordt een lijst van de functionarissen opgenomen zodat duidelijk is voor wie welke uren declarabel zijn;
      – Dit zijn de limitatieve lijsten van mensen die mogen schrijven op het Project; hun uren kunnen opgevoerd worden als zijnde declarabel.
      – De inzet van NS Stations die toe te schrijven is aan het Project, wordt verrekend met haar (mogelijke) investeringsbijdrage aan het eind van de Planning- en studiefase. NS Stations administreert deze uren en rapporteert hierover in de integrale Q-rapportage.
   f. Partijen (met uitzondering van ProRail en NS Stations) dragen naar rato van hun bijdrage zoals benoemd in lid 2 bij aan de studiekosten. Bij eventuele meer- of minder kosten geldt dezelfde verdeelsleutel als uitgangspunt.
   g. De begroting en de bijdrage per Partij aan de Planning- en studiefase is gespecificeerd in het Projectplan. Waar nodig is – vanuit de specifieke opgave van de knoop – daarin maatwerk gemotiveerd en toegepast op het principe zoals opgenomen onder lid e.
   h. Projectmanagement verantwoordt op basis van de begroting (lid g) de besteding van de studiekosten per kwartaal in een Q-rapportage. Deze wordt vastgesteld in het DO.
   i. Er wordt niet gefactureerd tussen IenW en de Regionale Partijen. De Regionale Partijen kunnen

besluiten wel onderling te factureren en maken hier in dat geval zelf afspraken over.

j. Indien de gerealiseerde studiekosten aan het eind van de Planning en Studiefase anders zijn dan afgesproken in het Projectplan wordt het verschil verrekend bij het opstellen van de realisatieovereenkomst waarin de definitieve bijdrage van partijen wordt bepaald.

9. Partijen zetten zich in om extra kosten ten gevolge van fiscale effecten te voorkomen. Daarvoor worden in ieder geval de mogelijke btw-gevolgen van de maatregelen die onderdeel uitmaken van het Project op basis van de resultaten van de Planning- en studiefase geanalyseerd. Als dit gevolgen heeft voor de omvang van het Taakstellend budget treden Partijen in overleg om tot een oplossing te komen.

10. Partijen zullen zich inspannen om de administratieve kosten, zoals leges en interne organisatiekosten, tot een minimum te beperken.

11. Periodiek wordt door het Projectmanagement via de Projectregiegroep gerapporteerd aan het DO over de studiekosten en de planning van de Planning- en studiefase.

Artikel 13 – Integrale ontwikkeling Fietsenstalling en Vastgoed op de P+R-locatie

1. De Scope (zie bijlage 1) bevat "één gebouwde, bewaakte fietsenstalling aan Voorburgse zijde, die mogelijk geïntegreerd wordt met vastgoedontwikkeling". De raming van de fietsenstalling die is opgenomen in het Verkenningenrapport is gebaseerd op een gebouwde en bewaakte fietsenstalling die niet geïntegreerd is met vastgoedontwikkeling. Het taakstellend budget (zie artikel 12, lid 1) is op deze raming gebaseerd.

2. De realisatie van de gebouwde fietsenstalling, zoals bedoeld in het eerste lid, is voorzien op gronden van NS Vastgoed. Op deze gronden heeft NS Vastgoed een vastgoedontwikkeling voorzien. De afspraken uit dit artikel zijn uitgangspunt voor de uitwerking van de fietsenstalling en de vastgoedontwikkeling door NS Vastgoed en Den Haag.

3. Partijen gaan de haalbaarheid van een geïntegreerde ontwikkeling van een fietsenstalling en vastgoedontwikkeling op de P+R-locatie in de Planning en Studiefase onderzoeken en uitwerken. De aandachtspunten die hiervoor in het Verkenningenrapport (par. 8.2.3) zijn opgenomen worden bij de uitwerking meegenomen. Projectmanagement, Den Haag (als initiatiefnemer van de gebiedsontwikkeling) en NS Vastgoed (als initiatiefnemer van de vastgoedontwikkeling) stellen hiervoor direct na de start van de Planning en Studiefase gezamenlijk een Uitgangspuntendocument op. Deze wordt binnen de governance van het Project (artikel 8) bestuurlijk vastgesteld. Daarnaast wordt het Uitgangspuntendocument ook bestuurlijk vastgesteld binnen Den Haag als initiatiefnemer van de gebiedsontwikkeling Laan van NOI en verwerkt in de ontwikkelvisie die daarvoor ook door Den Haag wordt opgesteld.

4. Besluitvorming ten aanzien van de haalbaarheid van deze geïntegreerde ontwikkeling vindt uiterlijk plaats bij vaststelling van de Uit te voeren variant. Op dat moment worden op basis hiervan – indien nodig – aanvullende financiële afspraken gemaakt. Deze besluitvorming wordt in gezamenlijkheid gedaan, ieder vanuit eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast zorgen NS Vastgoed (initiatiefnemer vastgoedontwikkeling) en Den Haag (initiatiefnemer gebiedsontwikkeling) dat tijdige besluitvorming plaatsvindt over de geïntegreerde gecombineerde ontwikkeling op de P+R-locatie zodat dit ook planologisch haalbaar wordt.

5. Verdere afspraken over de realisatiefase, grondinbreng c.q. eigendom volgen bij vaststelling van de Uit te voeren variant en worden vastgelegd in afzonderlijke overeenkomsten. Onderdeel daarvan is planologische borging door Den Haag. Eventuele bijdragen vanuit de gebiedsontwikkeling of van NS Vastgoed aan studie,- ontwikkel- of realisatiekosten vereisen afzonderlijke afspraken en afzonderlijke interne besluitvorming voor de betreffende partij.

Artikel 14 – Onvoorziene omstandigheden

1. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze Samenwerkingsovereenkomst niet mag worden verwacht. Dit met het doel om tot een (nieuwe) Samenwerkingsovereenkomst te komen die voldoet en passend is bij de nieuwe situatie.

2. Het overleg zoals bedoeld in het eerste lid vindt plaats binnen vier weken nadat een Partij daartoe schriftelijk mededeling heeft gedaan aan de andere Partijen.

Artikel 15 – Wijziging van de Samenwerkingsovereenkomst

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze Samenwerkingsovereenkomst te wijzigen.

2. Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een Partij de wens om een wijziging door te voeren aan de andere Partijen schriftelijk heeft onderbouwd en medegedeeld.

3. Wijzigingen behoeven de instemming van alle Partijen in het BO.

4. Wijzigingen worden na schriftelijke instemming als addendum aan deze Samenwerkingsovereenkomst gehecht en maken daarvan integraal onderdeel uit.

Artikel 16 – Geschillen

1. Partijen zullen zich inspannen om te voorkomen dat er geschillen ontstaan ter zake van de uitleg of de uitvoering van deze Samenwerkingsovereenkomst.

2. Er is sprake van een geschil indien één van de Partijen daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partijen.

3. Partijen streven ernaar dat een geschil in onderling overleg tot een oplossing kan worden gebracht. Geschillen die niet in het BO opgelost kunnen worden, trachten Partijen op te lossen met behulp van (een) mediator(s) die is(/zijn) aangesloten bij de Mediation Federatie Nederland.

Artikel 17 – Inwerkingtreding, looptijd en beëindiging

1. Deze Samenwerkingsovereenkomst treedt in werking op de dag na ondertekening ervan door Partijen.

2. Deze Samenwerkingsovereenkomst eindigt:
   a. op het moment dat de realisatieovereenkomst van kracht wordt;
   b. bij een negatieve Projectbeslissing aan het einde van de Planning- en studiefase;
   c. op het moment dat na tussentijdse opzegging door één der Partijen de andere Partijen overeenkomen het Project te beëindigen, of;
   d. wanneer Partijen op een ander moment overeenkomen het Project te beëindigen.

3. De beëindiging van de Samenwerkingsovereenkomst wordt in alle gevallen bekrachtigd met een besluit van het BO. In geval sprake is van beëindiging als bedoeld in lid 2, onder c of d, maken Partijen met elkaar afspraken over hoe de doelstellingen die met deze Samenwerkingsovereenkomst zijn beoogd, op een andere wijze kunnen worden gerealiseerd.

4. Elke Partij kan de Samenwerkingsovereenkomst met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden met een aan de andere Partijen gerichte schriftelijke mededeling opzeggen, indien een zodanige verandering van omstandigheden is opgetreden dat deze Samenwerkingsovereenkomst naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid op korte termijn behoort te eindigen. De mededeling tot opzegging vermeldt de verandering in omstandigheden en de datum van de opzegging. Wanneer een Partij de Samenwerkingsovereenkomst opzegt, blijft de Samenwerkingsovereenkomst voor de overige Partijen in stand voor zover de inhoud en de strekking ervan zich daartegen niet verzetten. Na ontvangst van de opzegging treden Partijen met elkaar in overleg in het BO om de gevolgen van de opzegging te bespreken en af te handelen conform de intentie van deze Samenwerkingsovereenkomst.

5. Bij een eventuele tussentijdse beëindiging van deze Samenwerkingsovereenkomst zullen Partijen hun bijdrage terugontvangen. Dit na aftrek van het aandeel naar rato, op basis van de bijdrage per Partij zoals beschreven in artikel 12 lid 2, van de reeds gemaakte kosten en niet meer te vermijden kosten die voortvloeien uit verplichtingen die andere Partijen ten tijde van de opzegging reeds zijn aangegaan met het oog op de verdere vervulling van de verplichtingen uit deze Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 18 – Bijlagen

1. De Samenwerkingsovereenkomst bevat de volgende bijlagen:
   Bijlage 1. Beschrijving Voorkeursalternatief en Scope;
   Bijlage 2. Governance;
   Deze bijlagen maken integraal onderdeel uit van de Samenwerkingsovereenkomst.

2. Bij strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage en deze Samenwerkingsovereenkomst prevaleert deze Samenwerkingsovereenkomst. Indien Partijen de strijdigheid in de bijlage expliciet hebben benoemd prevaleert de bijlage.

Artikel 19 – Slotbepalingen

1. Binnen veertien dagen na inwerkingtreding van deze Samenwerkingsovereenkomst of van wijzigingen daarop, wordt de tekst daarvan door de Minister van IenW gepubliceerd in de Staatscourant.

2. Aan het einde van de Planning- en studiefase zullen Partijen de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst evalueren. De resultaten van deze evaluatie worden meegenomen bij het maken van afspraken over de realisatiefase in een realisatieovereenkomst zoals bedoeld in artikel 2, lid 4.

Aldus overeengekomen en getekend, te 's-Gravenhage, d.d. 5 november 2026

Annet Bertram
Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Elanor Boekholt-O'Sullivan
Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Igor Bal
Voorzitter Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH

Henk Harms
Wethouder gemeente Den Haag

Wouter Koolmees
President-directeur NS Stations B.V. en NS Vastgoed B.V.

Dimitri Kruik
Regiodirecteur Zuid ProRail B.V.

Astrid van Eekelen
Wethouder gemeente Leidschendam-Voorburg

Bijlage 1: Scope en Voorkeursalternatief

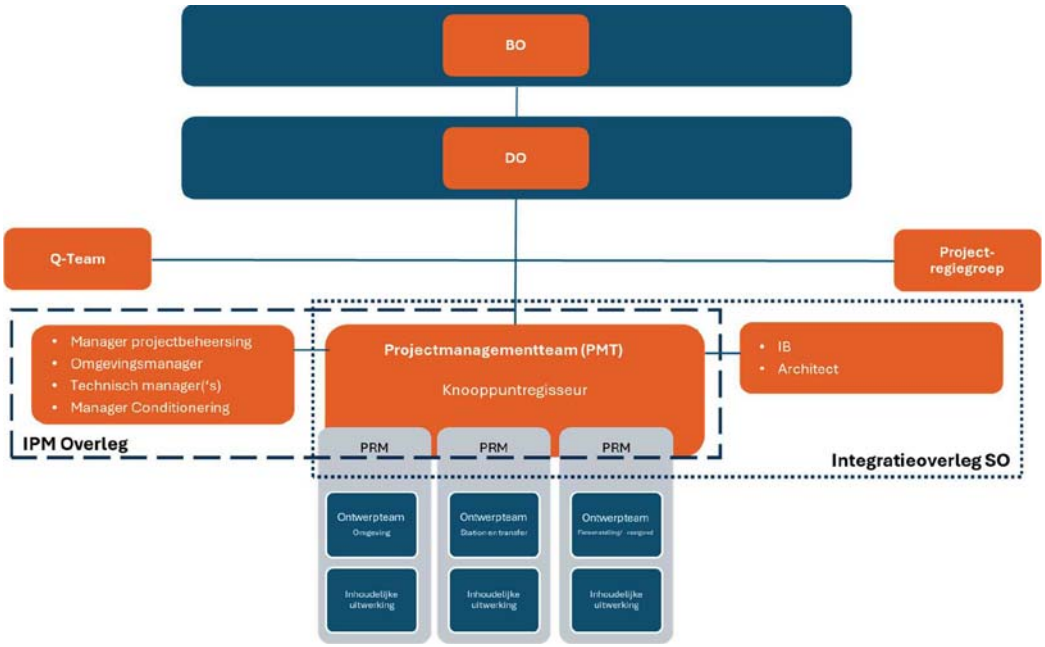
Scope (Eerste zinvolle maatregelpakket):

- Station: Een perrontunnel van circa 16 meter breed ontsluit de perrons met per perron twee vaste stijgpunten en één lift. De tunnel is aan één zijde voorzien van commerciële voorzieningen tussen de stijgpunten. Aan beide kanten van het station ligt een ontvangstdomein voor reizigers met ticketautomaten en reisinformatie. De nieuwe tunnel ligt ten zuidwesten van de huidige perrontunnel. Ieder perron krijgt nieuwe overkappingen van 100 meter over de volle breedte van de perrons.
- Fietsenstalling: Er is één gebouwde, bewaakte fietsenstalling aan Voorburgse zijde, die mogelijk geïntegreerd wordt met vastgoedontwikkeling. De precieze uitwerking hiervan vindt plaats in de vervolgfase. Daarnaast onderzoeken ProRail, NS en beide gemeenten in de vervolgfase of een fietsenstalling van beperkte omvang aan Haagse zijde wenselijk en haalbaar is.
- Tram en bus: Aan Haagse zijde komt een tailtrack, met nieuwe halte voor kerende trams in de richting van Den Haag. Doorgaande trams en bussen blijven gebruik maken van de huidige tram- en busbaan en halte in het midden van de Laan van NOI.
- K+R: Aan beide kanten van het station komt een Kiss & Ride. Aan Haagse zijde is dit in de Wilhelmina van Pruisenweg, en aan Voorburgse zijde in de Van Alphenstraat. In de vervolgfase wordt onderzocht op welke wijze deze voorzieningen goed kunnen worden ingepast met het oog op een goede verkeersafwikkeling.
- Openbare ruimte / stationspleinen: Aan weerszijden van het station komen nieuwe, aantrekkelijke en veilige pleinen die ruimte bieden voor groen en water, met een lage CO_2-footprint en klimaatneutrale oplossingen. De routes tussen trein, tram, bus, fiets en andere vormen van (deel)mobiliteit zijn duidelijk en er zijn goede zichtlijnen vanuit omgeving. Inpassing van stationslogistiek is noodzakelijk voor een goed functionerend station en wordt zorgvuldig gedaan. De Anna van Hannoverstraat wordt autovrij (met uitzondering van logistiek en nood- en hulpdiensten). Vanuit de omgeving is er goed zicht op het station.

Voor het realiseren van het Voorkeursalternatief (Eindbeeld) zijn aanvullend op de Scope de volgende maatregelen nodig:

- Station: Aan beide zijden van het station is buiten de tunnel ruimte voor een mogelijke extra commerciële voorziening in de ontvangstdomeinen. Daarnaast worden de perronkappen verlengd tot 180 meter.
- Spoorviaduct: Het bestaande viaduct over de Laan van NOI wordt volledig vervangen door een viaduct met langere overspanning. Hierdoor kan een robuustere interwijkverbinding langs de Laan van NOI worden gerealiseerd, met meer ruimte voor voetganger en fietser.
- Laan van NOI: De inrichting van de Laan van NOI wijzigt: de tram- en busbaan komt los van het autoverkeer aan de stationszijde van de weg te liggen, aan de zijkant.

Bijlage 2: Governance



Visuele weergave van de governance zoals in artikel 8 is verwoord en in het Projectplan is gespecificeerd.

***Q-team:** Het kwaliteitsteam beoordeelt en adviseert over producten die worden opgewerkt in de (deel)projecten om de integrale functionele en ruimtelijke kwaliteit te borgen. Het Q-team rapporteert zowel aan de projectregiegroep als aan het DO Knoop Schiedam. Het Q-team adviseert ten minste over de (deel)producten die ter besluitvorming worden voorgelegd aan het DO en BO.