



BESTUURLIJKE OVEREENKOMST “Hoekse Lijn deel II”

Ondergetekenden:

1. Stadsregio Rotterdam (verder “de Stadsregio”), te dezen vertegenwoordigd door portefeuillehouder P.J. Langenberg ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van de Stadsregio van 9 juli 2014, dan wel diens rechtsopvolger

en

2. Gemeente Schiedam, te dezen vertegenwoordigd door wethouder M.J.C. Houtkamp, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet handelend namens de burgemeester ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van 14 oktober 2014, hierna te noemen “Schiedam”

en

3. Gemeente Vlaardingen, te dezen vertegenwoordigd door wethouder R. van Harten, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet handelend namens de burgemeester ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van 7 oktober 2014, hierna te noemen “Vlaardingen”

en

4. Gemeente Maassluis, te dezen vertegenwoordigd door wethouder C. Pleijsier, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet handelend namens de burgemeester ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van 21 oktober 2014, hierna te noemen “Maassluis”

en

5. Gemeente Rotterdam, te dezen vertegenwoordigd door wethouder P.J. Langenberg, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet handelend namens de burgemeester ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van 14 oktober 2014, hierna te noemen “Rotterdam”

Ondergetekenden 1. tot en met 5. hierna te noemen “Partij” (enkelvoudig) of “Partijen” (gezamenlijk), ondergetekenden 2. tot en met 5. hierna te noemen “Gemeente” (enkelvoudig) of “Gemeenten” (gezamenlijk).

In aanmerking nemende dat:

- A. Op 17 december 2012 door Partijen een Bestuurlijke overeenkomst Hoekse Lijn deel I is gesloten, hierna te noemen **Bestuurlijke Overeenkomst deel I**.
- B. Partijen thans ter uitwerking van de Bestuurlijke overeenkomst deel I nadere afspraken met elkaar wensen te maken met betrekking tot de uitvoering van het in genoemde overeenkomst omschreven Project;
- C. De gemeente Rotterdam enerzijds partij is bij onderhavige overeenkomst en anderzijds verantwoordelijk voor realisatie en organisatie van het Project en de invulling van het opdrachtgeverschap voor de realisatie van het Project.
- D. De gemeente Rotterdam in haar hoedanigheid van Opdrachtgever een zogeheten stakeholdersoverleg zal organiseren. Deelnemers aan dit overleg zijn: Stadsregio, gemeenten, ProRail, gebiedscommissie Hoek van Holland en RET. Het stakeholdersoverleg heeft een draagvlak creërende en adviserende rol met betrekking tot het Project.
- E. Partijen de tussen hen in het kader van de uitwerking van Bestuurlijke Overeenkomst deel I gemaakte afspraken hebben vastgelegd in deze overeenkomst;

Komen overeen als volgt:

Artikel 1 Relatie met Bestuurlijke Overeenkomst deel I

De inhoud van Bestuurlijke Overeenkomst deel I blijft onverkort tussen partijen gehandhaafd, behoudens indien en voor zover hiervan in de onderhavige overeenkomst wordt afgeweken. In dat geval prevaleert de tekst van de onderhavige overeenkomst. De bepalingen van de Bestuurlijke Overeenkomst deel I hebben als hier uitdrukkelijk herhaald en ingelast te gelden.

Artikel 2 Begrippen en definities

Naast de begrippen en definities zoals opgenomen in Bestuurlijke Overeenkomst deel I worden in deze overeenkomst het volgende verstaan onder:

Buitenruimte:	Het in relatie tot het Project aan te passen openbaar gebied dat buiten de scope en geografisch buiten de begrenzing van het Project valt.
De overeenkomst:	Deze bestuurlijke overeenkomst deel II waarin in aanvulling op Bestuurlijke overeenkomst deel I de uitvoeringsgerichte afspraken zijn opgenomen.
Opdrachtgever:	Gemeente Rotterdam.
Partijen	De ondertekenende partijen (1 tot en met 5) van deze bestuurlijke Overeenkomst deel II.
Het Project:	De ombouw (inclusief verlenging) van de Hoekse Lijn, het traject tussen Schiedam Centrum en het nieuwe station Hoek van Holland Strand, tot een metroverbinding en deze te koppelen aan het metronet van Rotterdam, echter met behoud van het goederenvervoer van Schiedam Centrum tot Maassluis, zoals beschreven in het definitief ontwerp.
Projectplan (realisatiefase):	Plan waarin de realisatiefase van het Project is beschreven.
Projectorganisatie:	De in het Projectplan omschreven projectorganisatie.

Realisatiebesluit:	Het door het dagelijks bestuur van de Stadsregio op 9 juli 2014 genomen besluit waarmee de uitwerkingsfase van het Project is afgerond en de realisatiefase van het Project een aanvang neemt.
Realisatiefase:	Uitvoering van het Projectplan waarbij fysieke realisatie van de ombouw van de Hoekse Lijn (inclusief verlenging) plaatsvindt.
Stakeholdersoverleg:	Het door Opdrachtgever te organiseren draagvlak creërende en adviserende overleg waaraan deelnemen: Stadsregio, Gemeenten, gebiedscommissie Hoek van Holland, ProRail en RET.
Subsidieverlener:	Stadsregio Rotterdam.

Artikel 3 Verantwoordelijkheden Partijen project Realisatiefase

Stadsregio Rotterdam is subsidieverlener en stelt op basis van de Subsidieverordening Verkeer en Vervoer middelen beschikbaar voor de realisatie van het Project.

Opdrachtgever is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. Opdrachtgever dient een verzoek om projectsubsidie in bij de Stadsregio. Opdrachtgever is verantwoordelijk voor de coördinatie en het overleg met Partijen in deze overeenkomst.

Opdrachtgever wordt aangemerkt als "aanbestedende dienst" voor zover (een deel van) de opdracht niet door hen zelf wordt uitgevoerd.

Stadsregio is op basis van de Wet lokaalspoor verantwoordelijk voor de instandhouding en de systeemveiligheid van de Hoekse Lijn en is dan ook verantwoordelijk voor het tijdig aanvragen en verkrijgen van de op basis van deze wet vereiste toestemmingen en vergunningen voor aanleg, in stand houden, exploiteren en beheren van de Hoekse Lijn.

Stadsregio is op basis van de Wet Personenvervoer 2000 verantwoordelijk voor de exploitatie van de Hoekse Lijn.

Gemeenten zijn elk verantwoordelijk voor alle planologische procedures en procedures ter verkrijging van publiekrechtelijke toestemmingen (vergunningen, ontheffingen) aangaande hun grondgebied. Opdrachtgever heeft, met instemming van Gemeenten, daarbij een coördinerende rol op zich genomen voor dat deel van de procedures dat een gezamenlijke aanpak behoeft (zie artikel 7).

Artikel 4 Projectplan Realisatiefase

Partijen onderschrijven de uitgangspunten, doelstellingen, inzichten en uitwerkingen van het Project, zoals naar de huidige stand omschreven en vastgelegd in het Projectplan, zie **bijlage 1**, voor de Realisatiefase.

Partijen zeggen toe zich naar vermogen in te spannen en zeggen alle medewerking toe om het Project binnen de gestelde kaders en uitgangspunten zoals omschreven in genoemd Projectplan tot een succes te maken.

Het Projectplan beschrijft de werkzaamheden voor de Realisatiefase (status project is thans Definitief Ontwerp met uitzondering van de spoorverlenging bij Hoek van Holland en het overdrachtspoor bij Schiedam die thans de status van Voorlopig Ontwerp hebben).

Artikel 5 Planning

Partijen streven naar ingebruikname en exploitatie van de Hoekse Lijn per september 2017 of zoveel eerder als mogelijk en hanteren de planning voor de Realisatiefase die als onderdeel van **bijlage 1** aan deze overeenkomst is gehecht. Deze planning geldt als planning voor het Project. Partijen conformeren zich aan genoemde planning voor de Realisatiefase en aan volgende overeenkomstig dit artikel vastgestelde versies van deze planning. Partijen spannen zich naar vermogen in om te bewerkstelligen dat deze en volgende versies van de planning gehaald worden, waarbij Partijen zich realiseren dat het niet halen van de planning grote financiële consequenties voor het Project tot gevolg hebben.

De planning kan worden gewijzigd door het dagelijks bestuur van de Stadsregio na advies van het Stakeholdersoverleg.

Gemeenten zullen de planning van de door hen te realiseren noodzakelijke aanpassingen van de Buitenruimte, in ieder geval de stationsomgeving en de kruisende infrastructuur, afstemmen op de planning van het Project. Gemeenten spannen zich naar vermogen in om de aanpassing van de Buitenruimte gereed te hebben vóór de start van de exploitatie over de Hoekse Lijn.

Artikel 6 Financiële dekking

De uitvoering van het Project geschiedt voor rekening en risico van Opdrachtgever. Opdrachtgever zal dat doen onder gebruikmaking van door de Stadsregio aan hen te verstrekken subsidie met een omvang van het totaal van de projectbegroting zoals deze door de Stadsregio is vastgesteld bij het Realisatiebesluit. Aan de subsidie zullen voorwaarden worden verbonden met betrekking tot de verplichting om daadwerkelijk over te gaan tot realisatie en tevens zal een risicoverdeling tussen Opdrachtgever en Stadsregio worden opgenomen in de subsidievoorwaarden.

De kosten voor het vervangend personenvervoer worden gedekt door Stadsregio, deze kosten maken geen deel uit van het Project.

Met betrekking tot de transactiekosten die gemoeid gaan met de overdracht van Rijksgronden en infrastructuur, alsmede van gronden van derde partijen, zie het bepaalde in artikel 8 van deze overeenkomst.

Gemeenten dekken elk de kosten welke gemoeid zijn met het (her)inrichten van de Buitenruimte binnen de eigen gemeentegrenzen, behoudens de kosten die onderdeel uitmaken van het Project omdat deze vanwege het Project getroffen moeten worden. Partijen hanteren hierbij het principe van 'veroorzaker betaalt'.

Partijen hanteren eveneens het principe van 'veroorzaker betaalt' voor de kosten voor de planologische procedures en vergunningen als bedoeld in artikel 2.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en m.e.r. procedures. Een uitzondering hierop zijn de personele kosten van gemeenten bij voorbereiding en besluitvorming van de hierboven genoemde procedures.

Artikel 7 Planologie en publiekrechtelijke toestemmingen (vergunningen en ontheffingen)

Partijen spreken af gezamenlijk en afgestemd te werken aan de noodzakelijke planologische procedures (m.e.r., bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen). Hiervoor is een werkgroep met deelname van alle betrokken gemeenten, DCMR en ProRail ingesteld. De samenwerking wordt geregistreerd door Opdrachtgever.

De gezamenlijk te voeren m.e.r.-procedure ten behoeve van de diverse bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen, valt onder de verantwoordelijkheid van de bevoegde gezagen van Gemeenten. Voor wat betreft de besluitvorming over de ruimtelijke procedures, dragen de betreffende gemeenten zelf de verantwoordelijkheid. Namens de gemeenten coördineert Opdrachtgever dit traject om hierbij te komen tot gelijktijdigheid en eenduidigheid.

De gemeenten stellen de diverse bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen op en doorlopen de daarbij behorende procedures.

Omgevingsvergunningen in het kader van de realisatie van het project Hoekse Lijn worden door de Opdrachtgever aangevraagd bij het betreffende bevoegde gezag. Een uitzondering hierop zijn de omgevingsvergunningen die nodig zijn voor de aanleg van het goederen-overdrachtspoor (inclusief nieuw viaduct) te Schiedam alsmede de voorbelastingen bij Vlaardingen en Schiedam, aanvrager is hier ProRail.

Bovenstaande aanpak planologische en m.e.r.-procedures is vastgelegd in een zogeheten Plan van Aanpak inclusief een mijlpalenplanning, waaraan Partijen zich committeren en dat onderdeel uitmaakt van het Projectplan.

Partijen zullen zich, ieder voor zover dit betrekking heeft op de procedures binnen de eigen gemeentegrenzen, maximaal inspannen om de voor de bestemmingsplannen en publiekrechtelijke toestemmingen benodigde procedures tijdig te doorlopen, waaronder in ieder geval begrepen dat altijd zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen de geldende wettelijke beslistermijnen, besluitvorming plaatsvindt.

Artikel 8 Afspraken verwerving en overdracht eigendom grond en infrastructuur

Inzake het proces van verwerving en overdracht van eigendommen van gronden en infrastructuur afkomstig van ProRail (Railinfratrust B.V., het Rijk), de NS (NS Vastgoed B.V.) en overige partijen, spreken Partijen het volgende af:

- De huidige eigendomsverhoudingen omtrent grond en railinfrastructuur op en rondom de Hoekse Lijn zijn vastgelegd in een document dat als uitgangspunt wordt gehanteerd. Dit document is digitaal beschikbaar voor Partijen en wordt beheerd door Opdrachtgever.
- Als uiterste datum voor de overdracht van eigendom en beheer wordt 30 maart 2017 gehanteerd.
- De gronden en infrastructuur worden door ProRail 'om niet' overgedragen. Stadsregio heeft hierbij een coördinerende rol en betreft Gemeenten bij de voorbereidingen van de Overeenkomst overdracht eigendom en beheer.
- Het eigendom van de gronden en railinfrastructuur tot aan de nader te bepalen beheergrens, wordt vormgegeven zoals gebruikelijk bij het huidige regionale metrosysteem. Dit houdt in dat Rotterdam, in haar hoedanigheid van aandeelhouder van RET Infrastructuur B.V., juridisch eigenaar wordt van de ondergrond en railinfrastructuur. De beoogde beheerder, RET N.V., zal daarbij een gebruiksrecht/economisch eigendom verkrijgen.
- Het eigendom van de gronden en aanwezige infrastructuur dat het Rijk en overige partijen overdragen en buiten de nader te bepalen beheergrens valt (in de Buitenruimte), zal in beginsel om niet in eigendom worden overgedragen aan de gemeente binnen wiens gemeentegrens het betreffende eigendom ligt.
- Partijen zullen gezamenlijk de uiteindelijke eigendomsgrens bepalen, waarbij de door de beoogde beheerder te hanteren beheergrens als uitgangspunt voor splitsing van deze eigendommen geldt. Het gezamenlijk bepalen van de beheergrens en eigendomsgrens is nodig om te voorkomen dat door suboptimale bepaling van grenzen (een van de) Partijen met disproportioneel hoge kosten wordt geconfronteerd.
- Over de verdeling van de met bedoelde transacties gepaard gaande kosten zullen Partijen nadere afspraken maken, waarbij als uitgangspunt geldt dat de uit de transacties voortvloeiende kosten voor zover deze zijn toe te rekenen aan het Project voor rekening van Opdrachtgever zullen komen en voor zover deze zijn toe te rekenen aan de Buitenruimte voor rekening van de betreffende Gemeente binnen wiens grenzen de gronden en infrastructuur c.a. zijn gelegen en ten behoeve waarvan de transactie plaatsvindt.
- De beoogde exploitant en beheerder van de railinfrastructuur is, binnen de afgesproken beheergrens, verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud hiervan. De Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de Buitenruimte buiten de afgesproken beheergrens.

Artikel 9 Schade

Gecoördineerde aanpak schade

Opdrachtgever draagt zorg voor een gecoördineerde aanpak van verzoeken tot schadevergoeding (bouwschade, tegemoetkoming in schade en nadeelcompensatie) die als gevolg van het project Hoekse Lijn worden ingediend en stelt een schadeloket in waar dergelijke verzoeken kunnen worden ingediend.

Tegemoetkoming in schade (voorheen planschade)

Tegemoetkoming in schade wordt afgewikkeld door de betreffende gemeente en conform de binnen die gemeente geldende procedure. Tegemoetkoming in schade alsmede eventuele advieskosten van externe adviesbureaus komen voor rekening en risico van de partij die het Project uitvoert zijnde Opdrachtgever, voor zover deze direct wordt veroorzaakt door een planologische wijziging die nodig is voor het Project. Hiertoe zullen de deelnemende gemeenten indien en voor zover zij dat op dat moment noodzakelijk achten met Opdrachtgever een overeenkomst inzake tegemoetkoming in de schade overeen komen. Tegemoetkoming in schade en advieskosten van externe adviesbureaus als gevolg van planologische wijzigingen in de Buitenruimte zijn voor rekening van de gemeente die de betreffende aanpassing verricht.

Artikel 10 Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie wordt afgewikkeld door de betreffende gemeente conform de binnen die gemeente geldende Nadeelcompensatieverordening. De uit te betalen vergoedingen zullen worden vergoed uit het projectbudget voor zover vergoedingen zijn toe te rekenen aan een schadeoorzaak binnen het Project. De uit te betalen vergoedingen als gevolg van de aanpassing van de Buitenruimte zijn voor rekening van de gemeente die de betreffende aanpassing verricht.

Artikel 11 Communicatiestrategie

Partijen zullen gezamenlijk zorgdragen voor een optimale communicatie en zullen daartoe een gezamenlijk communicatieplan opstellen en actueel houden. Partijen zullen de hieruit voor de desbetreffende partij voortvloeiende taken volgens afspraak uitvoeren, waarbij eigen inzet voor eigen rekening komt.

Artikel 12 Vervangend vervoer

Tijdens de buitendienststelling van de Hoekse Lijn in verband met de realisatie van het Project zal Stadsregio tijdig zorgen voor adequaat vervangend personenvervoer inclusief loopstromenanalyse en de fysieke maatregelen die nodig zijn om van het vervangend personenvervoer gebruik te maken zoals bewegwijzering en bebording, loopplanken e.d. Daarbij is het uitgangspunt om hinder en mogelijke schade voor omwonenden en in de directe omgeving gevestigde bedrijven en instellingen zoveel mogelijk te voorkomen.

Stadsregio treedt met de bedrijven en belanghebbenden in overleg over oplossingen ten aanzien van het goederenvervoer tijdens buitendienststelling van de Hoekse Lijn.

Artikel 13 Organisatie

Partijen spreken af deel te nemen aan een Stakeholdersoverleg. Het Stakeholdersoverleg heeft een draagvlak creërende en adviserende rol met betrekking tot het project aan Opdrachtgever.

Binnen het Stakeholdersoverleg vindt zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau overleg plaats met een frequentie van minimaal twee keer per jaar.

Het Stakeholdersoverleg vervangt de overlegstructuren die in de voorgaande de projectfasen functioneerden als projectgroep, directieraad en stuurgroep.

Uitvoering en borging van de afspraken uit deze overeenkomst vindt eveneens plaats in het Stakeholdersoverleg.

Artikel 14 Compensatie omzetbelasting

Stadsregio maakt met de Belastingdienst definitieve afspraken over compensatie omzetbelasting (BTW-compensatie). De voorlopige overeenkomst tussen Stadsregio en de Belastingdienst is bijgevoegd als **bijlage 2**. Daarin hebben Stadsregio en de Belastingdienst afgesproken dat Stadsregio de partij is welke indien en voor over dit aan de orde zal zijn aan het Project gerelateerde omzetbelasting kan compenseren.

Artikel 15 Lokale afspraken en voorwaarden

In aanvulling op reeds gemaakte afspraken en gevoerde correspondentie komen Partijen het volgende overeen.

Vlaardingen

Met betrekking tot de door het college van Vlaardingen ingebrachte issues (brief d.d. 12 december 2012) spreken Partijen het volgende af:

- Er wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheid het raccordement bij Vopak te verleggen om zo rangeerbewegingen over de brug bij de sluis te voorkomen. Partijen zien dit momenteel als een kansrijke kwaliteitsverbetering voor alle betrokkenen. Bij een voor Partijen positieve uitkomst van dit onderzoek, dienen Partijen een voorstel voor Scopewijziging in. Daarmee wordt de negatieve invloed van de nieuwe dienstregeling op de bediening van de brug buiten de spits zoveel mogelijk beperkt.
- Om de gebieden ten zuiden van de stations Vlaardingen Oost en Vlaardingen Centrum te ontsluiten wenst Vlaardingen vanuit die richting directe aansluitingen met de perrons voor langzaam verkeer. Vlaardingen wenst dat langzaam verkeer bij Vlaardingen Centrum aan beide zijden van de rijbaan van de overweg gebruik kan maken. Dit valt niet binnen de Scope van het Project maar zal door Partijen niet onmogelijk worden gemaakt.
- De dienstregeling zal zodanig zijn dat buiten de spits brugbediening mogelijk blijft om het scheepvaartverkeer adequaat doorgang te kunnen verlenen

Schiedam

- In het kader van het programma "Gezonde Verstedelijking" van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) en Rijkswaterstaat als uitvoeringsorganisatie van I&M, bestaat het voornemen om in samenwerking met de gemeente Schiedam, de Stadsregio en de provincie Zuid Holland een gebiedsvisie op te stellen voor het gebied evenwijdig aan de A20, het spoor en de Hoekse Lijn, met als doel om de barrièrewerking van deze gebundelde infrastructuur op te heffen of te mitigeren. In de studie wordt bijzondere aandacht verleend aan de onderdoorgangen van de A20 en de Hoekse Lijn. Partijen zeggen toe hier hun medewerking aan te verlenen, waarbij voor de onderdoorgangen van de A20 geldt dat deze geen onderdeel worden van het project Hoekse Lijn.
- Aandachtspunt in het Project is het nieuwe overdrachtspoor nabij Schiedam Centrum en het daartoe te realiseren kunstwerk. De status van dit onderdeel binnen het Project is die van Voorlopig Ontwerp, wat in die hoedanigheid nadere afstemming met Schiedam behoeft.
- De komst van een extra viaduct bij Schiedam centrum vormt een extra barrière vanuit het centrum naar het Beatrixpark (groenblauwe noord-zuid verbinding). Schiedam vindt derhalve een zo groen mogelijke uitstraling van groot belang bij de vormgeving van de viaduct(en).
- Schiedam zal extra investeringen moeten doen om de huidige passage naar het Beatrixpark op te waarderen. Schiedam gaat ervan uit dat de uitvoering en verdeling van kosten, conform artikel 6 uit deze overeenkomst, in goed overleg met Partijen tot stand komen.
- Er wordt onderzoek verricht naar een nieuwe fiets- en voetgangersonderdoorgang bij het Poldervaartviaduct voor een korte en directe verbinding naar het station Nieuwland. De werkzaamheden zullen samen vallen met de buitendienststelling voor de ombouw. Dit werk valt niet binnen de Scope van het project maar zal door Partijen niet onmogelijk worden gemaakt.

Maassluis

- Partijen spreken af ~~een~~ zuidelijke ontsluitingsweg van het perron van station Maassluis waar (financieel) mogelijk en in overleg met elkaar te realiseren. Partijen treden met elkaar in overleg omtrent de relatie gebiedsontwikkeling De Kade en het Project.
- De dienstregeling zal zodanig zijn dat buiten de spits brugbediening mogelijk blijft om het scheepvaartverkeer adequaat doorgang te kunnen verlenen



Rotterdam (Hoek van Holland)

- Een mogelijk verder westwaartse verplaatsing van het geprojecteerde eindstation Hoek van Holland Strand zal door Partijen niet onmogelijk worden gemaakt. Rotterdam wenst, vanwege de gebiedsontwikkelingen ter plaatse en vanuit toeristisch oogpunt een betere inpassing, in de realisatiefase de optie open te houden de spoorlijn nog maximaal 180 meter westwaarts naar het strand door te trekken en aan te sluiten op het daar aanwezige plein en aanwezige/bijbehorende voorzieningen. Vanuit Rotterdam zullen alle nodige stappen worden gezet om richting Partijen een voorstel tot scopewijziging voor te bereiden.
- Rotterdam vindt het van groot belang dat de Hoekse Lijn op een goede wijze wordt ingepast in het (duin)landschap en dat vanuit het Project met name rondom de stations optimaal rekening wordt gehouden met de bestaande en nieuwe recreatieve voorzieningen zoals fietspaden in het gebied.
- Rotterdam acht een tweezijdige toegang tot het nieuwe Station HvH Haven noodzakelijk om dit station optimaal toegankelijk te maken voor alle vervoersmodaliteiten, en zal daartoe mogelijk een scopewijziging indienen.
- Rotterdam moet op meerdere plaatsen infra-aanpassingen (Strandboulevard, Paviljoensweg, Strandweg, H6-weg) doorvoeren als gevolg van de Hoekse Lijn. Rotterdam gaat ervan uit dat de uitvoering en verdeling van kosten, conform artikel 6 uit deze overeenkomst, in goed overleg met Partijen tot stand komen.

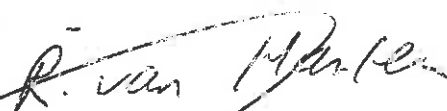
Artikel 16 Geschillen en toepasselijk recht

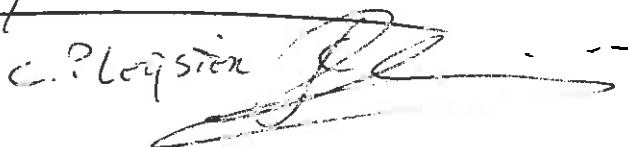
Partijen verklaren zich jegens elkaar bereid om bij het ontstaan van verschillen van inzicht met betrekking tot uitleg en/of de uitvoering van deze overeenkomst de bestaande verschillen van inzicht in goed overleg met elkaar te bespreken teneinde bedoelde verschillen te overbruggen. Eerst indien en voor zover dit overleg niet tot een oplossing leidt, zal bevoegd zijn de gewone rechter te Rotterdam.

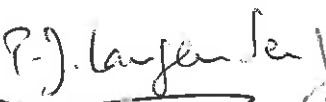

Aldus getekend in 5-voud te Rotterdam op 3 december 2014:

Stadsregio Rotterdam, namens deze: 


Schiedam, namens deze: 

Vlaardingen, namens deze: 

Maassluis, namens deze: 

Rotterdam, namens deze: 


Bijlagen aangehecht aan deze overeenkomst

1. Projectplan Realisatiefase
2. Voorlopige overeenkomst Stadsregio- Belastingdienst inzake BTW-compensatie