



Rijswijk



Den Haag

Bestuursovereenkomst Prinses Beatrixlaan Rijswijk

Ondergetekenden,

1. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer S. Fortuyn, portefeuillehouder Wegennetwerk, Mobiliteitsmanagement en MIRT van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit, daartoe gemachtigd door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit bij besluit van 30 januari 2019, hierna te noemen: "**de Vervoersautoriteit MRDH**",
2. De gemeente Rijswijk, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer B.D. Lugthart, krachtens volmacht van de burgemeester van 18 december 2018 en als zodanig handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 18 december 2018, hierna te noemen "**de gemeente Rijswijk**",
3. De gemeente Den Haag, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer R. van Asten, krachtens volmacht van de burgemeester van 29 januari 2019 en als zodanig handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 29 januari 2019, hierna te noemen "**de gemeente Den Haag**",

Partijen 1 tot en met 3 hierna afzonderlijk te noemen "**Partij**", gezamenlijk te noemen: "**de Partijen**",

Nemen het volgende in overweging:

- a) in november 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: het Rijk) de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers inclusief de voorkeursbeslissing vastgesteld naar aanleiding van de 'MIRT-verkenning Haaglanden Infrastructuur en Ruimte 2020-2040'. Maatregelen voor de A4 Passage, N14, N211, Erasmusweg/Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan maken onderdeel uit van de voorkeursbeslissing;
- b) het Rijk, de provincie Zuid-Holland en het stadsgewest Haaglanden (rechtsvoorganger van de Vervoersautoriteit MRDH) hebben middels een bestuursakkoord A4 Passage en Poorten & Inprikkers in november 2012 afspraken vastgelegd over de uitwerking en realisatie van de onder a) genoemde voorkeursbeslissing;
- c) het stadsgewest Haaglanden heeft in november 2012 getracht een bestuursakkoord te sluiten met de gemeente Rijswijk inzake de uitwerking en realisatie van de Prinses Beatrixlaan. Gemeente Rijswijk heeft echter aangegeven dat de in de voorkeursbeslissing voorgestelde maatregelen voor de Prinses Beatrixlaan niet passen bij de ambities van de gemeente. Derhalve is er geen bestuursakkoord voor de Prinses Beatrixlaan vastgesteld;
- d) de Vervoersautoriteit MRDH heeft in 2016 het initiatief genomen om met Partijen een gezamenlijk proces te starten volgens een Mutual Gains Approach. Bij dit proces is aan de hand van een viertal fasen gezocht naar een gezamenlijk gedragen oplossing voor de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk, die meer waarde biedt voor alle deelnemende Partijen dan wanneer er geen overeenstemming wordt bereikt;
- e) in september 2017 hebben Partijen een procesakkoord gesloten voor de Prinses Beatrixlaan. In dit akkoord is tijd gereserveerd voor de gemeente Rijswijk om een Masterplan te maken waarin de gebiedsontwikkeling en de mobiliteitsopgave integraal worden aangepakt. Het akkoord is er op gericht om eind 2018 een gezamenlijk gedragen besluit te kunnen nemen over de aanpak en financiering van de Prinses Beatrixlaan te Rijswijk;

- f) de gemeente Rijswijk heeft de hoofdopdracht uit deze vastgestelde procesafspraken uitgevoerd. Er is een integrale ruimtelijke visie met varianten voor de Prinses Beatrixlaan gemaakt, met onder meer een 'lange tunnel plusvariant', een 'korte tunnel plusvariant' en een 'Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan'. De lange tunnel plusvariant behelst een ontwerp met een ongelijkvloerse kruising bij de Adm. Helfrichsingel en een overkluizing van de Prinses Beatrixlaan van de kruising met de Sir Winston Churchilllaan tot en met de kruising met de Generaal Spoorlaan, zonder dat deze onder de tunnelwet valt. De korte tunnel plusvariant behelst een ontwerp met een ongelijkvloerse kruising bij de Adm. Helfrichsingel en een overkluizing van de Prinses Beatrixlaan van de kruising met de Sir Winston Churchilllaan tot net voorbij het Bogaardplein. Het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan is opgenomen in de definities in artikel 1 en in bijlage 1;
- g) de lange tunnelvariant heeft inhoudelijk de voorkeur van Rijswijk, Den Haag en MRDH, omdat deze zowel qua doorstroming als qua ruimtelijke kwaliteit veel meerwaarde heeft. De kosten van deze variant (EURO 240 mln. incl. BTW) wegen echter, in elk geval tot 2030, niet op tegen de baten;
- h) korte tunnelvarianten zijn verkeerskundig voor Den Haag en MRDH bespreekbaar, maar deze partijen erkennen dat deze oplossing op basis van de integrale visie voor het gebied geen aanvaardbaar resultaat oplevert voor Rijswijk. Partijen concluderen gezamenlijk dat deze oplossing daarmee te weinig meerwaarde oplevert en dus niet haalbaar is;
- i) het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan heeft de voorkeur van de gemeente Rijswijk. MRDH en de gemeente Den Haag kunnen zich vinden in dit ontwerp, maar vinden de verschoven ligging verkeerskundig niet per sé noodzakelijk. De ruimtelijke meerwaarde (leefbaarheid, milieu en ontwikkelpotentie) van dit ontwerp wordt ook door MRDH en de gemeente Den Haag erkend;
- j) het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan leidt tot een verbeterde doorstroming en kan het verkeer conform prognoses verwerken tot 2030. De prognoses geven verder aan dat er in 2030 op de kruispunten Adm. Helfrichsingel en Sir Winston Churchilllaan geen restcapaciteit wordt verwacht. Of de doorstroming ook na 2030 voldoende gegarandeerd kan blijven, is onzeker. Dat zal (mede) afhangen van de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, mobiliteitsmanagement, HOV en het omliggende wegennet;
- k) De gemeenteraad van Rijswijk heeft op 8 november 2018 het college opgedragen om voor de Prinses Beatrixlaan tot een bestuursakkoord te komen met de Vervoersautoriteit MRDH en gemeente Den Haag;
- l) Partijen zijn voornemens om met de ondertekening van deze bestuursovereenkomst afspraken te maken over inhoud, proces, financiering en monitoring van het 'Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan';
- m) De keuze voor het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan betekent een afwijking van hetgeen opgenomen is als beoogde aanpassing van de Beatrixlaan in het bestuursakkoord A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Partijen zijn op de hoogte dat door keuzes in meerdere onderdelen van dit bestuursakkoord er aanleidingen zijn om het bestuursakkoord te actualiseren en pleiten ervoor dat ook de recente ophoging van de verstedelijkingsopgave hierbij in beschouwing wordt genomen.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1. Definities

Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan: het ontwerp waarbij de rijbanen van de Beatrixlaan (2x2 rijstroken) naar elkaar toe worden geschoven vanaf de op/afrit van de A4 tot vlak voorbij de kruising met de Generaal Spoorlaan, inclusief alle aansluitingen op deze rijbanen zoals uitgewerkt in bijlage 1 bij deze overeenkomst. In dit ontwerp worden de kruisingen met Adm. Helfrichsingel, de Sir Winston Churchilllaan, de Prinses Irenelaan en de Generaal Spoorlaan omgevormd tot zogenaamde vierarmige kruisingen ten behoeve van de verbetering van de doorstroming.

Maatregel: dit betreft het uitvoeren van de werkzaamheden voor het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan als aangegeven in artikel 4, 5 en 6.

Overeenkomst: de voorliggende Bestuursovereenkomst Prinses Beatrixlaan Rijswijk

Planuitwerkingsfase: De fase van de planuitwerking van het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan tot en met een door de gemeente Rijswijk vastgesteld definitief ontwerp inclusief bijbehorende kostenraming.

Artikel 2. Doel van de Overeenkomst

Het doel van de Overeenkomst is het vastleggen van de tussen de Partijen bereikte overeenstemming over:

1. de keuze voor het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan;
2. de wijze van uitwerking en realisatie van het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan en Flankerende Maatregelen, inclusief de daarbij behorende voorwaarden en financiële bijdragen;
3. de wijze waarop Partijen gedurende de komende jaren met elkaar zullen samenwerken ter bevordering van de tijdige realisatie van Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan en de andere in deze overeenkomst vastgelegde afspraken, waaronder het tijdig definiëren van een gezamenlijk perspectief voor de bereikbaarheid na 2030.

Artikel 3. Verantwoordelijkheden van Partijen

1. Elk der Partijen is verantwoordelijk voor de Maatregelen die in de artikelen 4, 5 en 6 van deze Overeenkomst aan die Partij zijn toevertrouwd en door ondertekening van deze Overeenkomst door die Partij worden aanvaard. De uitvoering van een Maatregel vindt plaats voor rekening en risico van die Partij, met inachtneming van de financiële afspraken in artikel 7 van deze Overeenkomst. De rollen variëren van opdrachtgever tot subsidieverlener.
2. Voor zover de Vervoersautoriteit MRDH subsidie verleent heeft zij slechts de verantwoordelijkheden en bevoegdheden horend bij de rol van subsidieverlener.
3. De Vervoersautoriteit MRDH zal zich namens de Partijen inspannen voor het verkrijgen van een Rijksbijdrage voor het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan. De Vervoersautoriteit MRDH is verantwoordelijk voor de doorgeleiding van de Rijksbijdrage, evenals de doorgeleiding van de verantwoording van de aanwending van de Rijksbijdrage aan de gemeente Rijswijk.

Artikel 4. Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan

1. De gemeente Rijswijk is verantwoordelijk voor de planuitwerking en realisatie van het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan. Dit ontwerp wordt zo uitgewerkt dat de ruimtelijke inpassing van een tunnel in de periode na 2030 niet ernstig wordt bemoeilijkt of onmogelijk wordt gemaakt. Ook de ruimtelijke reservering voor de mogelijke aanleg van een regionale warmteleiding en OV-verbinding is in het ontwerp verwerkt. Tot slot biedt het ontwerp ruimte voor de regionale fietsroute Delft-Rijswijk-Den Haag.
2. Voor de planuitwerking stelt de gemeente Rijswijk een plan van aanpak op. In het plan van aanpak zal tenminste worden opgenomen welk proces wordt doorlopen tot realisatie, welke planning en fasering daarbij wordt aangehouden, welke partijen op welke manier betrokken worden en welke onderdelen nog nader onderzocht dienen te worden.
3. Partijen spreken af ruim voor aanvang van de planuitwerking met elkaar overeenstemming te bereiken in het Bestuurlijk Overleg over het in het tweede lid bedoelde plan van aanpak.
4. Vóór afronding van de planuitwerkingsfase worden door de gemeente Rijswijk uitvoeringsovereenkomsten afgesloten, waarin afspraken gemaakt worden over de realisatie van het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan, zoals afspraken over grondverwerving, vergunningen, beheer en onderhoud, financiële afspraken en risicobeheersing.
5. De planuitwerkingsfase zal uiterlijk in 2020 afgerond worden. Realisatie van het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan project zal zo snel als mogelijk na de planuitwerkingsfase gerealiseerd worden. De uitvoeringsplanning zal nader afgestemd moeten worden met de uitvoeringsplanning van andere geplande werkzaamheden in het gebied.

Artikel 5. Flankerende Maatregelen

1. Gemeente Rijswijk voert in samenwerking met Partijen een onderzoek uit naar een doelgroepgerichte aanpak Prinses Beatrixlaan. Deze doelgroepgerichte aanpak richt zich op een gedragsbeïnvloeding van de reiziger, zodat dit bijdraagt aan het verbeteren van de doorstroming op de Prinses Beatrixlaan. Gemeente Rijswijk stelt een plan van aanpak op voor dit onderzoek waarin doelen, aanpak, planning, financiering en verantwoordelijkheden worden opgenomen. Het plan van aanpak zal uiterlijk in het tweede kwartaal 2019 in het Bestuurlijk Overleg ter goedkeuring worden voorgelegd aan Partijen. Partijen committeren zich aan de uitvoering van het goedgekeurd plan van aanpak. Met inachtneming van bepaalde in artikel 3 zijn Partijen verantwoordelijk voor de uitvoering van de doelgroepgerichte aanpak.
2. Gemeente Den Haag voert in samenwerking met Partijen en overige betrokken overheden een onderzoek uit naar Verstedelijking en Mobiliteit. Hierin wordt onderzoek uitgevoerd naar de mobiliteitstransitie, dat wil zeggen een vernieuwde manier van bereikbaarheid in het gebied Rijswijk/Westland/Den Haag Zuidwest in relatie tot de totale verstedelijkingsopgave in het (hoog)stedelijk gebied. Gemeente Den Haag stelt een plan van aanpak op voor dit onderzoek waarin doelen, aanpak, planning, financiering en verantwoordelijkheden worden

opgenomen. Het plan van aanpak zal uiterlijk in het tweede kwartaal 2019 in het Bestuurlijk Overleg ter goedkeuring worden voorgelegd aan Partijen en overige betrokken overheden. Partijen committeren zich aan de uitvoering van het goedgekeurd plan van aanpak.

3. De Vervoersautoriteit MRDH voert in samenwerking met Partijen en overige betrokken overheden een verkenning 'OV ontwikkeling Den Haag Zuidwest, Westland, Rijswijk, Delft' uit ten behoeve van het door ontwikkelen van het OV netwerk in deze gebieden. De Vervoersautoriteit MRDH stelt een plan van aanpak op waarin doelen, aanpak, planning, financiering en verantwoordelijkheden worden opgenomen. Het plan van aanpak zal uiterlijk in het tweede kwartaal 2019 in het Bestuurlijk Overleg ter goedkeuring worden voorgelegd aan Partijen en overige betrokken overheden. Partijen committeren zich aan de uitvoering van het goedgekeurd plan van aanpak.
4. De resultaten van de uitgevoerde plannen van aanpak als bedoeld in het eerste tot en met derde lid, worden besproken in het bestuurlijk overleg. Het bestuurlijk overleg doet een voorstel voor de vervolgacties op deze resultaten en legt deze ter besluitvorming voor aan Partijen en de per onderzoek overige betrokken overheden.

Artikel 6. Monitoring

1. Gezien de beperkte verwachte restcapaciteit op delen van de Prinses Beatrixlaan zal de Vervoersautoriteit MRDH in samenwerking met Partijen periodiek een monitoring uitvoeren van de verkeerontwikkeling en -effecten (doorstroming, lucht en geluid) op de Prinses Beatrixlaan (van de A4 tot het Erasmusplein) zodat Partijen tijdig kunnen bepalen of, en zo ja wanneer, knelpunten ontstaan.
2. Op basis van de resultaten van de monitoring spreken Partijen af welke aanvullende maatregelen, waaronder een Lange Tunnel, noodzakelijk en haalbaar zijn. Hierbij wordt rekening gehouden met ieders verantwoordelijkheid. Partijen zullen daarbij aansluiten bij bestaande monitoringsinitiatieven en bestaande beleidsnormen van de Partijen.
3. De Vervoersautoriteit MRDH stelt voor deze monitoring een plan van aanpak op waarin doelen, aanpak, planning, financiering en verantwoordelijkheden worden opgenomen. Het plan van aanpak zal uiterlijk in het tweede kwartaal 2019 in het Bestuurlijk Overleg ter goedkeuring worden voorgelegd aan Partijen. Partijen committeren zich aan de uitvoering van het goedgekeurd plan van aanpak.
4. De MRDH zal de resultaten van de monitor, mede namens Den Haag en Rijswijk, periodiek agenderen in haar reguliere overleg met het Rijk.

Artikel 7. Financiële afspraken

1. De kosten van het in artikel 4 bedoelde Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan worden volgens de huidige raming (november 2018) geschat op € 22,5 miljoen, exclusief BTW. De verdeling van deze investering is als volgt. Dit is nader gespecificeerd in bijlage 2:

a. de gemeente Rijswijk	13,1 miljoen
b. de Vervoersautoriteit MRDH	4,9 miljoen
c. Rijk (ministerie van IenW)	4,5 miljoen
2. De Vervoersautoriteit MRDH zal namens de Partijen een verzoek doen voor een bijdrage van €5,4 miljoen inclusief BTW en prijspeil 2018 vanuit de door het Rijk gereserveerde middelen voor de Prinses Beatrixlaan.

3. De werkelijke verlening van de subsidie door de Vervoersautoriteit MRDH, inclusief de mogelijke Rijksbijdrage, aan de gemeente Rijswijk ten behoeve van de realisatie van het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan als bedoeld in artikel 4 vindt plaats na afronding van de planuitwerkingsfase en nadat de gemeente Rijswijk hier een subsidieaanvraag toe heeft ingediend, die voldoet aan de eisen van de dan vigerende Subsidieverordening MRDH.
4. Nadere financiële afspraken met betrekking tot de doelgroepgerichte aanpak zullen onderdeel zijn van het plan van aanpak zoals genoemd in artikel 5:1. Uitgangspunt is dat Partijen in gelijke delen zullen bijdragen voor het onderzoek. Voor de uitvoering van eventuele vervolgtacties naar aanleiding het onderzoek zullen te zijner tijd afspraken gemaakt moeten worden.
5. Financiële afspraken met betrekking tot de verkenning 'OV ontwikkeling Den Haag Zuidwest, Westland, Rijswijk, Delft' zijn onderdeel van het plan van aanpak zoals genoemd in artikel 5:3. De Vervoersautoriteit MRDH zal dit onderzoek bekostigen.
6. Financiële afspraken met betrekking tot het onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit zijn onderdeel van het plan van aanpak zoals genoemd in artikel 5:2. De gemeente Den Haag zal dit onderzoek bekostigen.
7. Nadere financiële afspraken met betrekking tot de monitoring zullen onderdeel zijn van het plan van aanpak zoals genoemd in artikel 6. Uitgangspunt is dat Partijen in gelijke delen zullen bijdragen.
8. Alle in artikel 7 genoemde bedragen zijn exclusief BTW en prijspeil 2018, met uitzondering van artikel 7:2.
9. Partijen spreken af zelf verantwoordelijk te zijn voor jaarlijkse indexatie van de bijdragen aan de bekostiging van het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan tot aan de werkelijke vestrekking van de bijdrage aan de verantwoordelijke Partij. Indexatie geschiedt op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) zoals gehanteerd door de minister van Financiën.
10. Bij afwijking van de geraamde kosten van het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan zal in het Bestuurlijk Overleg worden afgesproken hoe hiermee om te gaan, waarbij de verdeling wordt gehanteerd zoals opgenomen in bijlage 2.

Artikel 8. Overlegstructuur

1. Partijen stellen een Bestuurlijk Overleg Beatrixlaan in met de bestuurlijke vertegenwoordiger(s) van iedere Partij om de voortgang van de uitvoering van de Overeenkomst regelmatig te bespreken. Het voorzitterschap berust bij de bestuurlijk vertegenwoordiger van de gemeente Rijswijk. Van het Bestuurlijk Overleg wordt een verslag gemaakt, dat door Partijen in het Bestuurlijk Overleg wordt vastgesteld. Taken en rollen van iedere Partij in het Bestuurlijk Overleg zullen in de eerste bijeenkomst ervan, na inwerkingtreding van deze overeenkomst, worden besproken en vastgelegd.
2. Partijen stellen in het kader van de informatie-uitwisseling over de Overeenkomst elk een vaste contactpersoon aan. De contactpersonen vormen samen het ambtelijk overleg. De contactpersonen bereiden het Bestuurlijk Overleg voor. Waar nodig zullen Partijen in overleg ambtelijke werkgroepen instellen. De kosten van de ambtelijke inzet zijn voor ieders eigen rekening.

Artikel 9. Publiek- en privaatrechtelijke medewerking

1. Partijen spannen zich zoveel als mogelijk in om met inachtneming van hun eigen (wettelijke) taken en bevoegdheden de Maatregelen in deze Overeenkomst voortvarend te (doen) realiseren.
2. Partijen zullen zorg dragen voor onderlinge afstemming van de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke besluitvorming ten aanzien van de Maatregelen.

Artikel 10. Onvoorziene omstandigheden

1. Indien de omstandigheden waaronder deze Overeenkomst is gesloten zodanige wijzigingen ondergaan dat van Partijen of één der partijen in redelijkheid niet meer gevergd kan worden dat zij deze Overeenkomst ongewijzigd geheel of gedeeltelijk nakomt of deze Overeenkomst niet meer kan nakomen, treden Partijen met elkaar in overleg over de consequenties daarvan, waarbij Partijen zich tot het uiterste zullen inspannen om aan hun verplichtingen voortvloeiende uit deze Overeenkomst te voldoen.
2. Indien het overleg genoemd in het vorige lid niet binnen een termijn van 3 maanden kan plaatsvinden of niet tot een voor alle Partijen gewenst resultaat heeft geleid, heeft de meest gerede partij het recht de dan ontstane situatie als een geschil aan te merken.
3. Een omstandigheid als bedoeld in het eerste lid doet zich in ieder geval voor als:
 - a. zodra op enig moment blijkt dat door een rechterlijke uitspraak het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd;
 - b. zodra het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan op basis van verdere detailuitwerking niet uitvoerbaar is;
 - c. zodra in de planuitwerking blijkt dat op basis van meer gedetailleerde informatie het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan tot substantieel (>10%) hogere kosten leidt;
 - d. er sprake is van een scopewijziging ten opzichte van het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan als aangegeven in bijlage 1;
 - e. als een Partij daartoe een schriftelijk verzoek doet aan de andere Partijen, onder opgave van redenen;
 - f. het Rijk een lagere bijdrage verleent als genoemd in artikel 7:2.
 - g. zodra besluiten die uit de Overeenkomst voortvloeien of besluiten die ten behoeve van de uitvoering van de Overeenkomst nodig zijn, één en ander met inbegrip van wijzigingen van wet- en regelgeving, beleidswijzigingen of onherroepelijke beslissingen van een andere overheid of rechterlijke instantie, niet of slechts gedeeltelijk worden goedgekeurd, worden geschorst of worden vernietigd.

Artikel 11. Toepasselijk recht en geschillenregeling

1. Op deze Overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
2. Een Partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere Partijen mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil en een aanduiding van de mogelijke oplossing daarvan. Partijen treden in geval van een geschil met elkaar in overleg binnen twee weken na ontvangst van de mededeling.

3. Een geschil in verband met de uitvoering van deze Overeenkomst wordt allereerst onderling in het bestuurlijk overleg tot een oplossing gebracht, waarbij Partijen tussentijds niet met derden communiceren over het geschil.
4. Indien een geschil in eerste instantie niet tot een oplossing komt, zullen Partijen aansluitend met alle bestuurlijke inzet en mogelijkheden trachten alsnog tot een oplossing van het geschil te komen.

Artikel 12. Wijziging van de Overeenkomst

1. Elke Partij kan, onverminderd de andere aan Partijen toegekende rechten tot wijziging zoals genoemd in artikel 8, de andere Partijen schriftelijk verzoeken de Overeenkomst te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen één maand nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging wordt onderdeel van de Overeenkomst en de wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift aan de Overeenkomst gehecht.

Artikel 13. Beëindiging van de Overeenkomst

1. Iedere Partij is gerechtigd om deze Overeenkomst tussentijds op te zeggen indien het overleg als bedoeld in artikel 10:1 niet binnen zes maanden tot overeenstemming heeft geleid.
2. Wanneer een Partij de Overeenkomst op grond van het eerste lid opzegt, wordt de overeenkomst ontbonden en treden Partijen in overleg over de financiële afwikkeling van de reeds gemaakte kosten.

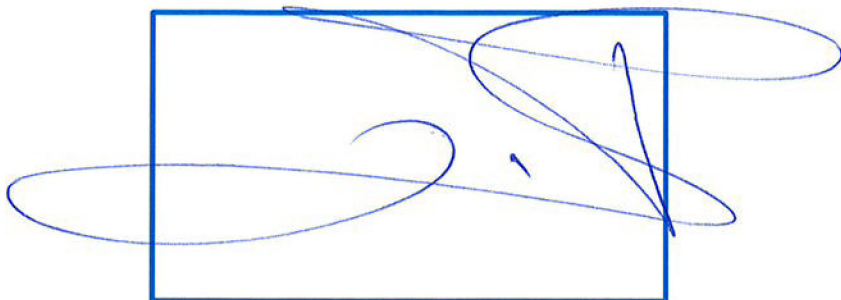
Artikel 14. Slotbepalingen

1. De bijlagen van de Overeenkomst vormen een integraal onderdeel van deze Overeenkomst. In geval van strijdigheid tussen een bijlage en de Overeenkomst prevaleert de Overeenkomst.
2. Kennisgevingen die Partijen op grond van deze Overeenkomst aan elkaar doen, vinden schriftelijk plaats. Mondelinge mededelingen, toezeggingen of afspraken, hebben geen rechtskracht tenzij deze schriftelijk zijn bevestigd.
3. Indien een of meer bepalingen van deze Overeenkomst nietig zijn, of niet rechtsgeldig blijken te zijn, zullen de overige bepalingen van kracht blijven. Partijen zullen over de bepalingen welke nietig zijn, of niet rechtsgeldig blijken te zijn, overleg plegen teneinde een vervangende regeling te treffen, in dier voege dat in zijn geheel de strekking van deze Overeenkomst behouden blijft.

Aldus overeengekomen en in drievoud getekend te Rotterdam op 30 januari 2019.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag

De heer S. Fortuyn, namens de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH



De gemeente Rijswijk

De heer B.D. Lugthart, wethouder



De gemeente Den Haag

De heer R. van Asten, wethouder

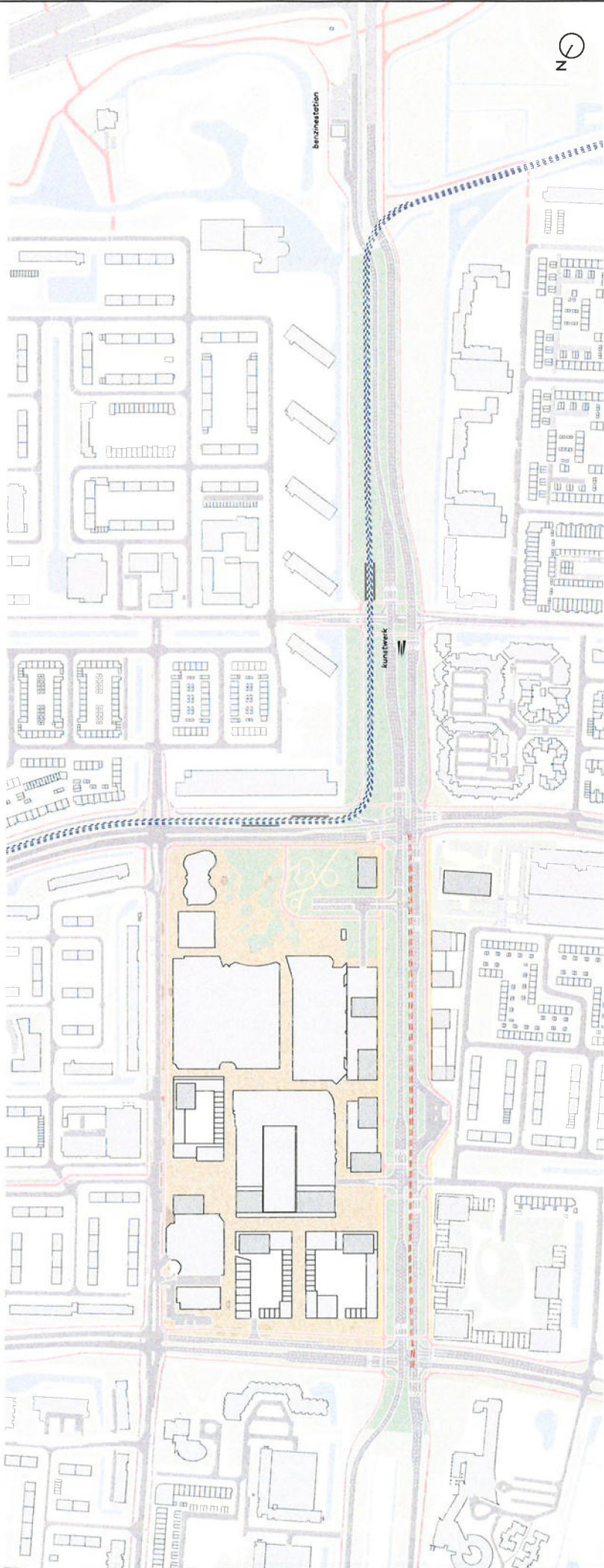


Bijlagen:

1. Ontwerp Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan
2. Overzicht Raming en verdeling bedragen.

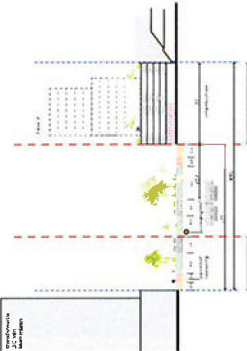
BOVENGRONDSE VERSTEDELIJKINGSONTWERP BEATRIXLAAN

PLAN
SCHAAL 1: 2000



NIEUW PROFIEL PRINSES BEATRIXLAAN

SCHAAL 1: 1000



Te handhaven
deel Bovengronds Ontwerp
bij realisatie tunnel

Te handhaven
deel Bovengronds Ontwerp
bij realisatie tunnel

LEGENDA

- gebouw
- weg
- fietspad
- tramspoor
- tramhalte
- voetgangerspad
- groen
- water
- perceel

Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan
Gebaseerd op de tekening van Goudappel Oeffing met
kenmerk 001815.20181111.TOL.OLO. Variant Bovengronds
Project: In de Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan
Schaal: Plan 1: 2000
Datum: 17-12-2018
Bestand: B41 x 594

POSAD MAXWAN

Overzicht Raming				
<i>Alle bedragen zijn exclusief BTW en prijspeil 2018</i>				
Omschrijving	t.b.v. doorstroming	t.b.v. fietsstructuur	t.b.v. Masterplan	
Generaal Spoorlaan	€ 1.395.305	-	€ -	-
Winston Churchillaan	€ 1.603.585	-	€ -	-
Admiraal Helfrichsingel	€ 1.080.790	-	€ -	-
Admiraal Helfrichsingel tot A4	€ 1.174.450	-	€ -	-
Overige wegvakken: Fietsinfra - verwijderen	€ -	43.500	€ -	-
Overige wegvakken: Fietsinfra - aanbrengen	€ -	271.830	€ -	-
Overige wegvakken - Overig verwijderen en aanbrengen	€ -	-	€ 3.390.370	-
Subtotaal	€ 5.254.130	€ 315.330	€ -	€ 3.390.370
Totale projectkosten (incl. opslagen en excl. reserveringen)	€ 12.021.396	€ 721.472	€ -	€ 7.757.132
reservering verplaatsing wasstraat	€ 1.000.000	€ -	€ -	-
reservering verleggen kabels en leidingen	€ 500.000	€ -	€ -	€ 500.000
Totale projectkosten (incl. opslagen en reserveringen)	€ 13.521.396	€ 721.472	€ -	€ 8.257.132

Verdeling bedragen				
Partij	t.b.v. doorstroming	t.b.v. fietsstructuur	t.b.v. Masterplan	Totaal
Gemeente Rijswijk	€ 4.507.132	€ 360.736	€ 8.257.132	€ 13.125.000
Vervoersautoriteit MRDH	€ 4.507.132	€ 360.736	€ -	€ 4.867.868
Rijk (Ministerie van IenW)	€ 4.507.132	€ -	€ -	€ 4.507.132
				€ 22.500.000,00