



BESTUURSOVEREENKOMST

R-net Rotterdam – Ridderkerk

De ondergetekenden,

de publiekrechtelijke rechtspersoon de gemeente Ridderkerk, in deze namens de burgemeester rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder P. Meij, hierna te noemen Ridderkerk,

en

de publiekrechtelijke rechtspersoon Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in deze vertegenwoordigd namens de voorzitter van de Bestuurscommissie Vervoerautoriteit door de portefeuillehouder OV-ontwikkeling, de heer M.J. Rosier, hierna te noemen MRDH,

en

RET NV, in deze vertegenwoordigd door de algemeen directeur, de heer M.B. Unck, hierna te noemen RET,

hierna in gezamenlijkheid te noemen Partijen of Partij als een enkele Partij bedoeld wordt;

overwegende dat:

Partijen betrokken zijn bij de infrastructurele ontwikkeling en daarna de exploitatie van een R-netlijn tussen Rotterdam Zuidplein en de gemeente Ridderkerk;

R-net tot doel heeft de mogelijkheden voor reizigers van het openbaar vervoer te verbeteren waardoor meer mensen van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken;

De infrastructurele ontwikkeling en exploitatie van de R-netlijn afhankelijk is van een aantal factoren en waarbij alle drie Partijen een belangrijke rol spelen om de R-netlijn te realiseren;

De OV-infrastructuur van de R-netlijn binnen de gemeente Rotterdam van voldoende kwaliteit is en aanpassingen hooguit betrekking hebben op de instelling van verkeersregelinginstallaties;



De A15 tussen knooppunt IJsselmonde en afrit Barendrecht momenteel geen ruimte biedt voor aanpassingen ten behoeve van introductie van de R-netlijn;

De geplande werkzaamheden op de IJsselmondse knoop en de veranderende situatie aldaar van invloed is op de R-netlijn en er daarom afspraken zijn gemaakt met de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard om te borgen dat de bus geen negatief effect ondervindt door deze veranderende situatie.

De gemeente Ridderkerk in het mobiliteitsplan van Ridderkerk de first and last mile voorzieningen naar knooppunten heeft voorzien.

De realisatie van de R-netlijn de maximale inspanning vraagt van de Partijen en dat deze Partijen door het sluiten van deze overeenkomst zich bestuurlijk voluit committeren aan de doelstelling van deze overeenkomst, te weten:

- a) het maximaal betrokken blijven bij project van realisatie, bestaande uit het bijwonen van overlegmomenten en het tijdig alloceren van de benodigde middelen binnen de eigen organisatie om de bijdrage aan het project te leveren die noodzakelijk is om het project binnen de overeengekomen kaders af te ronden en de exploitatie te starten;
- b) het binnen de daarvoor gemaakte planning realiseren van de R-netlijn en het tijdig zorgdragen voor alle benodigde middelen daarvoor, waaronder, maar niet beperkt tot, subsidies, financiën en vergunningen en de afstemming over het project met derde Partijen;
- c) het zorgdragen dat tijdig een exploitatie mogelijk is na realisatie van de R-netlijn volgens R-net.

komen als volgt overeen:

Artikel 1 Begrippen

In deze overeenkomst worden de volgende begrippen al dan niet met een hoofdletter gebruikt. Daaraan geven Partijen de onderstaande betekenis, tenzij anders is omschreven.

R-net/R-netlijn: R-net staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad. Je herkent de bussen, trams, metro's en treinen van R-net aan de rood-grijze kleuren en het R-net logo. Overstappen gaat makkelijk en snel op de knooppunten waar R-net samenkomt met andere vormen van openbaar vervoer.

De definitie van kenmerken van R-net zijn o.a. benoemd in het Voorkeursbesluit HOV Netwerk Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden van MOVARES 18 februari 2020.

Modal split: de verdeling van de verplaatsingen (personen) over de vervoerwijzen (modaliteiten).

First and last mile: verplaatsingen van mensen vanuit huis naar een knooppunt en van knooppunt naar een eindbestemming.

Dirk: Dienstregelingkilometer.

Fases: in Bijlage B staat omschreven wat de fases van infrastructurele maatregelen inhouden.

Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard: De gemeenten Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam hebben gezamenlijk de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard op zich genomen. Hiertoe hebben zij per 1 januari 2012 de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard (GRNR) opgericht. De GRNR heeft de opdracht om een 96 hectare groot bedrijventerrein, de daarbij horende ontsluiting en de aanleg van een groene corridor te realiseren in Nieuw Reijerwaard in Ridderkerk.

Artikel 2 Doel

2.1 Het gezamenlijk doel van partijen is om de R-netlijn te realiseren en vervolgens te exploiteren binnen de grenzen van kwaliteit, tijd en geld die in deze overeenkomst zijn vastgelegd, om zo een bijdrage te leveren aan de volgende ambities:

- een verkorting van de reistijd op lijn 146 tussen Rotterdam Zuidplein en Ridderkerk en tussen Kralingse Zoom en Ridderkerk; hier lift buslijn 245/145 namelijk mee op de infra-aanpassingen voor de 146 R-netlijn;
- het OV-gebruik en de modal split in Ridderkerk positief te beïnvloeden;
- een verhoging te bereiken in de betrouwbaarheid van de reistijd;
- een toename te bereiken van het aantal te bereiken inwoners en arbeidsplaatsen in de regio binnen 45 minuten reizen;
- een verbeterd reiscomfort te bieden.

2.2 Het doel van deze overeenkomst is om de taken en verantwoordelijkheden van Partijen vast te leggen om de beoogde R-netlijn tussen Rotterdam Zuidplein en Ridderkerk te realiseren en vervolgens te exploiteren.

2.3 Partijen nemen per fase een besluit over de uitvoering van betreffende maatregelen in termen van kwaliteit, tijd en geld, zodat Partijen per fase op

voorhand weten wat er gaat gebeuren en wat hun rol daarin is, in welke tijd beoogd is om de fase met inliggende maatregelen uit te voeren en hoeveel geld voor de uitvoering daarvan geraamd en gereserveerd is. Zie ook artikel 7.

- 2.4 Bepalingen uit deze overeenkomst gaan niet voor op de taken en verantwoordelijkheden die Partijen individueel hebben, hetgeen betekent dat besluitvorming uiteindelijk zal plaatsvinden binnen de respectievelijke organisaties.

Artikel 3 Governance

- 3.1 Partijen richten als governance voor deze overeenkomst een Stuurgroep en een Ambtelijke Werkgroep in. Partijen dragen voor beide groepen één vertegenwoordiger aan met het juiste mandaat en/of volmacht.
- 3.2 Een Partij is derhalve alleen gebonden aan afspraken die binnen deze overeenkomst worden gemaakt als deze binnen de kaders van het mandaat en/of de verstrekte volmacht vallen.
- 3.3 De gemeente Ridderkerk is verantwoordelijk voor de infrastructurele maatregelen genoemd in Bijlage B en daarmee leidend in fase 1 omdat deze infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn voor het kunnen exploiteren van genoemde R-netlijn in artikel 2.

Artikel 4 De ambtelijke werkgroep

- 4.1 De ambtelijke werkgroep bestaat uit deelnemers van Partijen, onder voorzitterschap van de MRDH. De ambtelijke werkgroep komt op initiatief van de gemeente Ridderkerk minimaal 4 keer per jaar bij elkaar gedurende fase 1.
- 4.2 De gemeente Ridderkerk begeleidt de voorbereiding en realisatie van de infrastructurele maatregelen ten behoeve van de R-netlijn en de ambtelijke werkgroep toetst op uitnodiging van de gemeente de ontwerpen, ramingen en plannings waar nodig binnen het eigen kennisgebied en binnen het eigen invloedsgebied.
- 4.3 De ambtelijke werkgroep informeert de Stuurgroep twee maal per jaar, schriftelijk en gedetailleerd over de voortgang en resultaten. In de rapportages dient ten minste aandacht te worden besteed aan:

ξ de vorderingen en stand van zaken in relatie tot de planning

- de budgetbewaking en op grond daarvan de financiële rapportage
- eventueel af te handelen verzoeken om beslissingen op documenten en/of de termijnen waarbinnen daarop moet worden gereageerd of beslist
- aspecten van ruimtelijke ordening en juridische aspecten
- de stand van zaken omtrent het werk in uitvoering.

4.4 De ambtelijke werkgroep kan aan de Stuurgroep voorstellen doen voor wijzigingen, bijvoorbeeld betreffende de doelstellingen, wijzigingen van inhoudelijke, temporele of financiële aard. Voor deze wijzigingen is toestemming van alle Partijen vereist. De voorstellen worden schriftelijk met redenen omkleed en onder vermelding van alle daaraan verbonden consequenties voor zover te overzien.

Artikel 5 De Stuurgroep

- 5.1 De Stuurgroep bestaat uit deelnemers van iedere Partij, onder voorzitterschap van de MRDH. De Stuurgroep komt minimaal 2 keer per jaar bij elkaar gedurende fase 1.
- 5.2 De Stuurgroep neemt kennis van door de ambtelijke werkgroep voorgelegde rapportages. De Stuurgroep besluit over eventuele wijzigingen welke door de ambtelijke werkgroep worden voorgelegd. De Stuurgroep besluit over eventueel te nemen stappen betreffende maatregelen in fase 2 en fase 3.
- 5.3 De leden van de Stuurgroep informeren periodiek het bevoegd orgaan van de eigen organisaties over de voortgang en resultaten van de invoering van R-net.

Artikel 6 Verantwoordelijkheden per partij

- 6.1 Partijen spannen zich tot het uiterste in om alle publiek- en privaatrechtelijke zaken te regelen die binnen hun bevoegdheid vallen en noodzakelijk zijn voor de realisatie van de infrastructurele maatregelen en exploitatie van de R-netlijn.
- 6.2 De gemeente Ridderkerk en de MRDH dragen zorg voor het tijdig beschikbaar stellen van overeengekomen budgetten genoemd in art 8.2.
- 6.3 MRDH toetst subsidieaanvragen per maatregel op rechtmatigheid conform de vigerende subsidieverordening en draagt na akkoordbevinding zorg voor tijdige afwikkeling c.q. effectuering van de aanvragen.

- 6.4 MRDH past de concessie aan RET aan op invoering van de betreffende R-netlijn, inclusief de verrekening van eenmalige kosten (aanpassing materieel) en structurele exploitatiekosten (dienstregelingkilometers plus een vergoeding van het 'stand alone' R-netrijden).
- 6.5 De gemeente Ridderkerk draagt als wegbeheerder zorg voor de voorbereiding, realisatie en beheer van aanpassingen in de weginfrastructuur ten behoeve van de invoering van de R-netlijn. Hier horen ook het regelen van de first en last mile voorzieningen bij; concreet betere routes voor fietsen en lopen naar de haltes en stallingsmogelijkheden op de haltes zelf.
- 6.6 RET zal tijdig zorgdragen dat op het moment van de eerstvolgende dienstregelingwijziging na de realisatie van de overeengekomen infrastructurele maatregelen in fase 1 de exploitatie (met R-netfrequenties en R-netbussen) kan aanvangen.
- 6.7 RET zal daarvoor tijdig personeel en materieel beschikbaar hebben dat volledig gereed is om ingezet te worden volgens de R-net productformule.
- 6.8 RET zal tijdig zorgdragen voor een aanvraag bij MRDH van de (in de concessie) overeengekomen exploitatiesubsidie inclusief een vergoeding voor het zogenaamde 'stand alone' rijden van de R-netbussen in het gebied van Ridderkerk en omstreken.
- 6.9 De gemeente Ridderkerk draagt zorg voor het tijdig in gang zetten van publiekrechtelijke procedures welke nodig zijn om de R-netlijn te realiseren.
- 6.10 De gemeente Ridderkerk heeft een inspanningsverplichting dat de besluiten van de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen aldaar geen nadelige invloed hebben op de realisatie en exploitatie van de R-netlijn.
- 6.11 MRDH heeft een inspanningsverplichting om eventuele hinder voor de R-netverbinding op de A15 aan te kaarten via de MIRT overlegstructuur richting de wegbeheerder aldaar: Rijkswaterstaat.
- 6.12 Onverminderd hetgeen in deze bestuursovereenkomst omtrent periodiek overleg is gesteld, informeren Partijen elkaar over en weer steeds tijdig en naar behoren over alle zaken, feiten en omstandigheden die voor de voortgang en financiële kaders van belang zijn of kunnen zijn.

Artikel 7 Fasering

- 7.1 Bijlage B geeft de infrastructurele aanpassingen per fase aan, waarbij de volgende tijdvakken horen:

Fase 1: 2021 tot en met 2025, alle maatregelen uit deze fase worden gerealiseerd. Het laatste onderdeel van fase 1 is het opheffen van halte Goudenregenplantsoen. Na afronding van fase 1 start de exploitatie van de R-netlijn. Zie ook artikel 7.5.

Fase 2: 2025 tot en met 2035, deze fase wordt enkel gerealiseerd wanneer blijkt dat de infrastructurele maatregelen van fase 2 nodig zijn voor de doorstroming van R-netbussen. Verwacht wordt dat dit tot 2035 niet aan de orde is.

Fase 3: vanaf 2035 - Het doortrekken van de buslijn van Sporthal Drievliet naar de Vlietlaan/Rotterdamseweg. Realisatie van deze fase is op dit moment niet aan de orde vanwege een te lage bezettingsgraad dat tot hoge exploitatiekosten leidt. Bovendien is deze maatregel afhankelijk van wijziging van de dienstregeling en een besluit over overstapmogelijkheden op het provinciale busnetwerk Rotterdamseweg. Wanneer Partijen over gaan tot fase 3 is hier afstemming met en besluit van de Provincie Zuid-Holland nodig.

- 7.2 Na realisatie van rotonde Populierenlaan – Goudenregenlaan in fase 1, wordt de verkeersafwikkeling gedurende ca. 1 jaar gemonitord. De ambtelijke werkgroep legt de Stuurgroep een besluit voor over het op een gelijke manier ombouwen van de overige rotondes, of het op een andere wijze realiseren van doorstroming van het openbaar vervoer.
- 7.3 De gemeente Ridderkerk informeert Partijen over de voortgang van de ontwikkeling van de IJsselmondse Knoop waarvan de opdrachtgever Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard is.
- 7.4 Specifieke R-net infrastructuur zoalsabri's en dynamische reisinformatie wordt in de 6 maanden voor de invoering van de dienstregeling met daarin de R-netlijn gerealiseerd.
- 7.5 RET start de exploitatie van de R-netlijn wanneer de maatregelen van fase 1 en de specifieke R-net infrastructuur zijn gerealiseerd. Bij de start van de exploitatie rijdt de R-netlijn daarmee over de Vlietlaan.

Artikel 8 Financiële afspraken

- 8.1 De raming voor de infrastructurele maatregelen in alle fasen bedraagt circa $\frac{1}{4}$ 25 miljoen exclusief btw, prijspeil juni 2021. De verdeling over de fases is:

- Fase 1: € 9,5 miljoen
Fase 2: € 13,4 miljoen
Fase 3: € 1,6 miljoen

- 8.2 Voor fase 1 reserveert de MRDH in het programma R-net een budget van maximaal € 7,4 miljoen en reserveert de gemeente Ridderkerk in de begroting een bedrag van maximaal € 2,1 miljoen.
- 8.3 De uitrol van de R-netformule in Ridderkerk, waarmee een kwaliteitsimpuls aan het OV-systeem wordt gegeven in dit deel van de regio, leidt tot een claim op de meerjarenbegroting voor OV-exploitatie van MRDH. MRDH spant zich in om de exploitatiekosten op te nemen in de begroting 2025, wanneer start van deze formule wordt voorzien.
- 8.4 Over- of overschrijding van maatregelen en dreigende over- en overschrijding van het budget voor fase 1 kunnen onder andere ontstaan door:
- Prijsontwikkelingen en aanbestedingsresultaten
 - Risico's en bandbreedte onvoorzien
 - Scopewijzigingen, waaronder wijzigingen in de planning
 - Omgevingswensen
- 8.5 Bij dreigende overschrijding van het kaderstellend budget voor fase 1 kan worden gekozen uit de volgende maatregelen:
- De betreffende maatregelen doorlichten op mogelijke bezuinigingen en kosteneffectiviteit en waar mogelijk met een beperkter budget realiseren (onder besluitvorming van de Stuurgroep).
 - Indien er dan nog een dreigende overschrijding is van het budget voor fase 1, komen maatregelen te vervallen (onder besluitvorming van de Stuurgroep). Bij het nemen van besluiten voor de te vervallen maatregelen speelt de effectiviteit van de maatregelen een rol, alsmede de vorderingen met de voorbereiding en uitvoering van de maatregelen. Gemaakte (voorbereidings-)kosten worden naar rato vergoed.
- 8.6 Wanneer onderuitputting van het kaderstellend budget voor fase 1 aan de orde is, dan wordt de rotonde Vondellaan - Bilderdijklaan uit fase 2 toegevoegd en gerealiseerd.

Artikel 9 Oplevering en beheer

- 9.1 De gemeente Ridderkerk draagt er zorg voor dat alle werkzaamheden voor wat betreft voorbereiding en realisatie van de maatregelen worden afgestemd met de eindbeheerder, zowel intern bij de gemeente als mogelijke externe eindbeheerders.
- 9.2 Oplevering van de maatregelen door de gemeente Ridderkerk aan de eindbeheerder geschiedt op basis van een door de eindbeheerder nader te bepalen opleveringsprotocol.

Artikel 10 Communicatie en informatie

- 10.1 Partijen die de rol van voorbereiding en uitvoering hebben, zijn verantwoordelijk voor tijdige communicatie en relevante informatievoorziening aan naar inwoners, reizigers en bedrijven voor de geplande werkzaamheden en maatregelen.
- 10.2 Partijen vermelden in publicitaire uitingen dat de maatregelen mogelijk worden gemaakt met financiële bijdragen van de MRDH en de gemeente Ridderkerk.

Artikel 11 Geschillen

- 11.1 Partijen zullen zich inspannen om te voorkomen dat er geschillen ontstaan ter zake van de uitleg of de uitvoering van de bestuursovereenkomst.
- 11.2 Geschillen worden in onderling overleg tot een oplossing gebracht.
- 11.3 Indien geen oplossing op die manier wordt bereikt zal een comité van naast hogere uit iedere organisatie het geschil beslechten.

Artikel 12 Duur van de overeenkomst

- 12.1 Deze overeenkomst treedt in werking op de datum dat de laatste Partij deze overeenkomst gedateerd en ondertekend heeft.
- 12.2 Nadat fase 1 volledig is gerealiseerd en de R-netlijn gereed is voor exploitatie en vervolgens de exploitatie van de R-netlijn is gestart eindigt deze overeenkomst. De Stuurgroep neemt vervolgens een besluit over de maatregelen in fase 2 en 3 en de eventuele realisatie daarvan.
- 12.3 Tussentijdse beëindiging is slechts mogelijk in onderling overleg.



Artikel 13 Bijlagen

- 13.1 De volgende bijlagen zijn onlosmakelijk verbonden met deze overeenkomst:
- a) Verdiepingsstudie HOV Ridderkerk d.d. 25 mei 2021, Sweco
 - b) Fasering en kostentoedeling R-net Ridderkerk v5

Aldus ondertekend, waarbij iedere Partij een getekend exemplaar van de overeenkomst ontvangt:

Datum: 20-12-2021

Datum: 27-12-21

Gemeente Ridderkerk
namens deze



P. Meij

Wethouder

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
namens deze



R. van Asten/ C. Mourik, secretaris-
algemeen directeur

Voorzitter BCVA

Datum: 21-12-21

RET N.V.



M.B. Unck
Algemeen directeur