

Bestuursovereenkomst Programma Capaciteit Verhogen Metronet

tussen

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

en

Gemeente Capelle a/d IJssel
Gemeente Den Haag
Gemeente Lansingerland
Gemeente Leidschendam-Voorburg
Gemeente Pijnacker-Nootdorp
Gemeente Rotterdam
Gemeente Schiedam
RET NV

De ondergetekenden:

1. **Metropoolregio Rotterdam Den Haag**, kantoorhoudend te Rotterdam aan de Westersingel 12, te dezen op grond van besluit van bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa) van 4 februari 2026 rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder, mevrouw M. Huijsmans, tevens handelend ter uitvoering van het besluit van de bestuurscommissie 19 november 2025, hierna te noemen "MRDH";

en

2. Het college van burgemeester en wethouders van de **Gemeente Capelle aan den IJssel**, kantoorhoudend te Capelle aan den IJssel aan de Rivierweg 111, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer D.B. Van Woudenberg, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Capelle aan den IJssel hierna te noemen "(de) Gemeente";
3. Het college van burgemeester en wethouders van de **Gemeente Den Haag**, kantoorhoudend te Den Haag aan het Spui 70, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer A. Kapteijns, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Den Haag, hierna te noemen "(de) Gemeente";
4. Het college van burgemeester en wethouders van de **Gemeente Lansingerland**, kantoorhoudend te Lansingerland aan de Tobias Asserlaan 1, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer S. Fortuyn, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Lansingerland, hierna te noemen "(de) Gemeente";
5. Het college van burgemeester en wethouders van de **Gemeente Leidschendam-Voorburg**, kantoorhoudend te Leidschendam aan het Raadhuisplein 1, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer J. Keus, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg, hierna te noemen "(de) Gemeente";
6. Het college van burgemeester en wethouders van de **Gemeente Pijnacker-Nootdorp**, kantoorhoudend te Pijnacker aan het Oranjeplein 1, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer B.J.P. van Straten, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Pijnacker-Nootdorp, hierna te noemen "(de) Gemeente";
7. Het college van burgemeester en wethouders van de **Gemeente Rotterdam**, kantoorhoudend te Rotterdam aan de Coolsingel 40, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer P.J.P. Lansink-Bastemeijer, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam, hierna te noemen "(de) Gemeente";
8. Het college van burgemeester en wethouders van de **Gemeente Schiedam**, kantoorhoudend te Schiedam aan het Stadserf 1, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer S.F. Hamerslag, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Schiedam, hierna te noemen "(de) Gemeente";
9. **RET N.V.**, kantoorhoudend te Rotterdam aan de Laan op Zuid 2, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de algemeen directeur, mevrouw L. Boot, hierna te noemen "RET".

hierna gezamenlijk te noemen "Partijen",

Overwegende dat:

1. Het metronet een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheid van de metropoolregio, om welke reden de betrokken overheden de ambitie hebben de frequentie op het metronet te verhogen zodat dit aansluit bij de verstedelijking. Deze ambitie is vastgesteld met het projectbesluit Metronet in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 10 november 2021.
2. Er bij het BO-MIRT van november 2022 middelen van het ministerie van I&W en de MRDH zijn gereserveerd om het gekoppeld rijden van RandstadRail en de frequentie verhoging op het metronet

mogelijk te maken met een wederkerigheid van 200.000+ nieuwe woningen. Daarom werken gemeenten en regio samen en worden binnen bestaand beleid zoals Programma Ketenmobiliteit kansen verzilverd zodat het openbaar vervoer nog beter bijdraagt aan de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie in de regio.

3. In de bestuurscommissie Vervoersautoriteit tussentijdse besluitvorming is geweest op 3 april 2024 over de projecten waarin ook het mee koppelen van voertuigen en werkplaats Waalhaven zijn meegenomen. Metronet en RandstadRail zijn daarmee een stap verder richting uitvoering gekomen.
4. Op 6 november 2024 de BOK RandstadRail en Metronet 2024 door het ministerie IenW en MRDH is getekend, waarin een bedrag van totaal 550 miljoen euro inclusief btw is vastgesteld voor zowel RandstadRail als Metronet, waarbij IenW en MRDH ieder 275 miljoen euro inclusief btw bijdraagt.
5. In de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 9 juli 2025 een besluit is genomen voor de aanbesteding van metrovoertuigen en realisatie van werkplaats Waalhaven. Ook zijn een aantal financiële stelknoppen vastgesteld met als doel het programma te kunnen controleren. Voorbeelden hiervan zijn het optioneel maken van de capaciteitsverhoging op de C-lijn en het niet onmogelijk maken om maatregelen te treffen op het gebied van geluid en overwegveiligheid;
6. Er in de BcVa van 4 februari 2026 tegelijk met het ondertekenen van deze overeenkomst ook een overeenkomst Gedelegeerd Opdrachtgeverschap wordt getekend tussen MRDH en RET, Hierin wordt vastgesteld dat RET namens MRDH optreedt als gedelegeerd opdrachtgever.
7. De capaciteitsverhoging van eens per 10 minuten per richting naar eens per vijf minuten per richting gaat plaatvinden op de E-lijn en daaropvolgend op de C-lijn (besluit BcVa 9 juli 2025);
8. Dit een eerste stap is richting toekomstige verdere frequentieverhoging van de metro, zoals op Metrolijn B (Hoekse lijn tot Alexander) of Metrolijn C tot de Terp;
9. Vanaf 1 december 2015 de Wet lokaal spoor (Wls) geldt en daarmee MRDH de eindverantwoordelijke partij is voor de veiligheid van de lokale spoorweginfrastructuur conform Wls artikel 5 en 6 en vanuit haar rol van bevoegd gezag vergunningen verleent om sporen of aanmerkelijke wijzigingen in dienst te nemen en de aangewezen beheerder RET gemandateerd heeft om vergunningen te verlenen aan partijen die op en rond het spoor werken of activiteiten verrichten;
10. De Veiligheidskaders OV Rail 2023-2028 van kracht zijn;
11. RET de rol heeft van vervoerder, railbeheerder én projectuitvoerder als opdrachtnemer.

Komen overeen als volgt:

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

In deze samenwerkingsovereenkomst wordt verstaan onder:

- AO-metronet: ambtelijk overleg metronet met alle partijen;
- AO POORR: het ambtelijk overleg van Programma OV Ontwikkeling regio Rotterdam waar de gemeente Rotterdam, RET en MRDH vast zitting hebben;
- AO POORR+: het AO POORR uitgebreid met de stakeholders van het thema dat op de agenda staat van het AO POORR+, bijvoorbeeld Capaciteitsvergroting Metronet is AO POORR met daarbij de ambtelijke vertegenwoordigers van de partijen uit deze BOK. Het AO POORR+ heeft geen vaste frequentie.
- BcVa: bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH bestaande uit de wethouders Mobiliteit van de 21 regiegemeenten;
- Beheergrens: beheergrens tussen RET en HTM is ten noorden van station Nootdorp en ten zuiden van station Leidschenveen of kan duiden op beheergrens tussen beheer lokaal spoor en wegbeheer. In deze overeenkomst wordt duidelijk aangegeven om welke beheergrens het gaat in de desbetreffende tekst;
- BGE's: basis geluidemissies. De bge is het referentieniveau (nul-situatie) van het geluid door lokale (spoor)wegen;

- BO POORR: Bestuurlijk Overleg Programma OV Ontwikkeling regio Rotterdam waarin de gemeente Rotterdam, RET en MRDH vertegenwoordigd zijn.
- BO POORR+: Bestuurlijk Overleg met MRDH, de gemeente Rotterdam en RET uitgebreid met de stakeholders van het thema waar het BO POORR+ op dat moment over gaat, bijvoorbeeld Capaciteitsvergroting Metronet is BO POORR met daarbij de bestuurlijke vertegenwoordigers van de partijen uit deze BOK. Het BO POORR+ heeft geen vaste frequentie.
- BO MIRT: Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport;
- Capaciteitsverhoging: het totale plaatje van frequentieverhoging, langere voertuigen, andere voertuigen;
- Demarcaties: de beheergrenzen en de projectgrenzen;
- ILT: Inspectie Leefomgeving en Transport, de ILT is toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- Kosteneffectief: is wanneer een investering in verhouding tot de kosten voldoende bijdraagt aan een positief effect;
- Meekoppelkans: de maatregel die raakt aan een maatregel van het Project Capaciteitsverhoging Metronet en niet noodzakelijk is voor het bereiken van de doelstellingen van deze capaciteitsverhoging, maar wel tegelijkertijd met de maatregel van het Project Capaciteitsverhoging uitgevoerd kan worden. Gelijktijdige uitvoering leidt mogelijk tot efficiëntie, werk-met-werk maken, minder overlast voor de omgeving, kansen voor cofinanciering en/of een integraal Project;
- Omgevingszaken: zaken die zich afspelen buiten de beheergrenzen en projectgrenzen van de railbeheerder maar wel een relatie hebben met de railexploitatie;
- Onderstations: tractiehuisjes die dienen voor de voeding van het spoorwegnet. Meestal gelegen in de publieke ruimte;
- Opdrachtgever: de partij die opdracht geeft voor het project is MRDH;
- Opdrachtnemer: de partij die de opdracht van het project aanneemt is RET;
- Project: alle werkzaamheden met betrekking tot de frequentieverhoging op lijn C en E bij Partijen bekend als Programma Capaciteit Verhogen Metronet
- Projectteam: het team van RET;
- Programma Ketenmobiliteit: regionaal MRDH-programma waarin MRDH onder bepaalde voorwaarden vijftig procent bijdraagt aan de kosten die gemeenten of andere partijen maken voor het beter bereikbaar maken van ov-stations en het sneller en makkelijker maken van het combineren van andere modaliteiten met openbaar vervoer.
- Raakvlakken: de punten waar verschillende projecten elkaar ontmoeten of interactie hebben;
- RandstadRail: lightrailverbinding die Den Haag met Zoetermeer verbindt en wordt geëxploiteerd door HTM;
- Vergunningverlener: de partij die bevoegd gezag is over het onderwerp dit kan zijn MRDH of gemeente.

Artikel 2. Doel van de bestuursovereenkomst

Deze overeenkomst heeft als doel inhoudelijke en procedurele afspraken vast te leggen over:

- de fysieke leefomgeving rond het lokaalspoor
- de maatregelen op en rond het lokaal spoor
- de meekoppelkansen tussen de beheerder van het lokaal spoor, de vervoerder, de gemeenten en de MRDH bij Programma Capaciteit Verhogen Metronet.

Artikel 3. Omschrijving projectscope

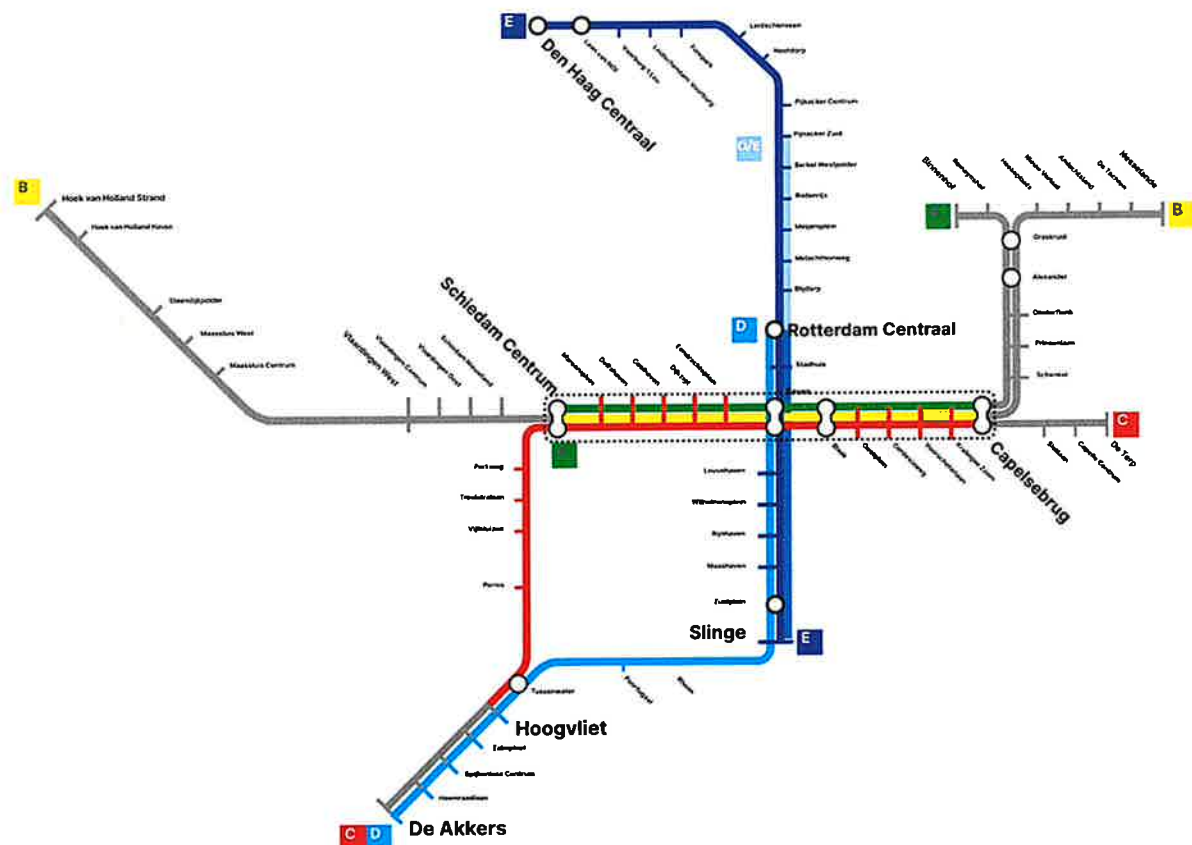
Programma Capaciteit Verhogen Metronet is onderdeel van Programma Metronet.

De scope van het programma bestaat uit:

1. Het realiseren van een frequentieverhoging op metrolijn E van 6 keer per uur per richting naar 12 keer per uur per richting van metrostation Slinge naar metrostation Den Haag Centraal en daaropvolgend de C-lijn van 6 keer per uur per richting naar 12 keer per uur per richting in de spits van metrostation Capelsebrug naar metrostation Hoogvliet.
2. Het uitvoeren van niet-infrastructurele studies en projecten, zoals:
 - a. Bekostiging en financiële afspraken
 - b. Toekomstige dienstregeling
 - c. Omgevingsmanagement en communicatie met bewoners
3. Infrastructurele aanpassingen ter voorbereiding op de frequentieverhoging, waarvan de volgende onderdelen relevant voor alle Partijen en daarom toegelicht in de BOK:
 - a. Toepassen van Geluidmaatregelen
 - b. Verhogen van de veiligheid van de Overwegen
 - c. Verzwaren Tractie Energie Voorziening/Onderstations

3.1 Doel van het Programma

Metronet heeft tot doel de regionale openbaar-vervoercorridor door te ontwikkelen in aansluiting op de verstedelijking, zodat het aanbod van openbaar vervoer blijft aansluiten op de groei van de vraag. Dit geldt voor metrolijn E (van Slinge tot Den Haag Centraal) en daaropvolgend voor metrolijn C (van Capelsebrug tot Hoogvliet), zoals op onderstaande kaart is weergegeven. Programma Capaciteit Verhogen voorziet in de randvoorwaardelijke aanpassingen om deze frequentieverhoging te realiseren.



Afbeelding 1: Kaart corridor met in Elijn in donkerblauw en Clijn in rood

Artikel 4. Programmasturing en programmaorganisatie

4.1 Rollen

- a) RET is verantwoordelijk voor de uitvoering van het Programma als gedelegeerd opdrachtgever van MRDH;
- b) MRDH is opdrachtgever van opdrachtnemer (gedelegeerd opdrachtgever) RET en stelt middelen beschikbaar voor de uitvoering van het programma zoals vastgesteld door de BcVa;
- c) MRDH is het bevoegd gezag vanuit WIs (zie overweging 8);
- d) De gemeenten zijn het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning en zijn wegbeheerder;

4.2 Organisatie

- a) Ten aanzien van omgevingszaken rondom het metronet is een overleg opgezet tussen gemeenten, RET en MRDH. Dit overleg is het AO Metronet dat is opgericht in 2024 met ambtelijke vertegenwoordiging van alle partijen uit deze overeenkomst.
- b) Het AO Metronet legt omgevingszaken die rail-gerelateerd zijn voor aan het AO POORR+. Het AO POORR+ bereidt het BO POORR+ voor dat bestaat uit wethouders van de betreffende gemeenten, MRDH en RET legt voor of zaken doorgeleid dienen te worden aan de BcVa en/of eigen college van burgemeester en wethouders.
- c) Het programmeerteam bestaat uit medewerkers van RET en werkt aan de verdere uitwerking van het programma.

Artikel 5. Scopewijzigingen

1. Een scopewijziging van de Project overeenkomst tussen MRDH en RET, moet leiden tot een grotere of kosten effectievere bijdrage aan het doel van het Programma zoals beschreven in art. 3.1.
2. Een scopewijziging wordt door de partij die de wijziging voorstelt besproken met MRDH en eventueel ingediend bij het AO POORR+, voorzien van een advies ten aanzien van de haalbaarheid en de consequenties van de wijziging uitgedrukt in tijd, geld en risico's en een voorstel voor de dekking van de kosten. Het AO POORR+ legt scopewijziging via het BO POORR+ voor ter goedkeuring aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH. Zonder goedkeuring wordt geen scopewijziging doorgevoerd.
3. In het geval een scopewijziging mede invloed heeft op de afgegeven omgevingsvergunning spant vergunningverlener zich in om de gewijzigde omgevingsvergunning op korte termijn in procedure te brengen.

Artikel 6. Raakvlakken

Geen onderdeel van de scope, maar wel van belang voor het programma, zijn de raakvlakprojecten die zich in de directe omgeving van het programma afspelen op hetzelfde of een eerder of later moment. De programmaleider van RET is verantwoordelijk voor afstemming met deze raakvlakprojecten. De volgende raakvlakken zijn op dit moment in beeld:

- Metrostation Beurs: vergroten van de capaciteit en doorstroming, ingebruikname rond 2035;
- Gekoppeld rijden RandstadRail lijn 4. Na realisatie van het programma wordt de reguliere dienstregeling uitgevoerd met twee aan elkaar gekoppelde voertuigen. Daardoor ontstaat meer capaciteit voor het vervoer van reizigers;
- Vernieuwen van de spoorbeveiliging van het samenloopdeel van RandstadRail en metro E: op korte termijn noodzakelijk vanwege regulier groot onderhoud, maar voor de lange termijn wenselijk zodat een hogere frequentie van RandstadRail en metronet mogelijk wordt gemaakt na ingebruikname 2030-2035;
- Opstelsporen Waalhaven, inclusief grondtransactie;
- Vernieuwen Werkplaats Waalhaven;
- Aanschaf nieuwe metrovoertuigen.

Artikel 7. Geluidmaatregelen

7.1 Wettelijke regels

Ten aanzien van de wettelijke regels (die prevaleren boven de bovenwettelijke afspraken uit voorliggend afweegkader art.7.2) zijn partijen zich bewust van het volgende. De Omgevingswet geeft gemeenten de verantwoordelijkheid om eigen regels voor het geluid van lokale spoorwegen vast te stellen in het omgevingsplan, binnen de kaders van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Die regels komen in de plaats van de zogenoemde bruidsschatregels.

Overwegende dat:

- de metrolijnen verschillende gemeenten doorkruisen, en
- een doeltreffende en werkbare exploitatie van een metrolijn vraagt om identieke regels voor de beoordeling van het geluid in alle aanliggende gemeenten;

nemen partijen zich voor om, mede gelet op artikel 2.2, eerste en tweede lid, van de Omgevingswet, tot gemeenschappelijke omgevingsplanregels voor het geluid van lokaal spoor te komen. Ten minste zal elk omgevingsplan een wijziging van het gebruik van het spoor in de zin van artikel 5.78k van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) toelaten binnen de eisen van artikel 5.78m, tweede lid. Het programmteam stelt een concept-kader van omgevingsplanregels op waarin dit nader wordt uitgewerkt en waarin de samenhang met de basisgeluidemissie (BGE) of wordt een ander, tenminste gelijkwaardig geluidbeheerssysteem toegelicht.

7.1.1 Het programmteam trekt samen op met de gemeente die de definitie van de regels als eerste wil oppakken, met als doel om een gedragen en haalbaar kader van regels voor alle gemeenten te bereiken.

7.1.2 Het werkpakket geluidmaatregelen omvat zowel wettelijke alsook bovenwettelijke maatregelen, volgens het door het Programmteam ontwikkelde afweegkader gestoeld op de principes *sober en doelmatig*¹. Belangrijk om op te merken is dat het wettelijke geluidskader nog onzeker is, vanwege de overgang naar de nieuwe geluidwetgeving. Een ander aspect wat hierin meeweegt, zijn de BGE's die worden vastgesteld door de gemeenten (zie 7.1). Daarom wordt een *worstcase* uitgangspunt gehanteerd. De resultaten van het wettelijk onderzoek in HTM-beheergebied wordt in 2026 verwacht. Na uitvoering van wettelijk onderzoek voor RET-beheergebied, is de lijst aan wettelijke maatregelen eind 2027 bekend. De te nemen maatregelen worden door RET en MRDH afgestemd met desbetreffende gemeenten. Belangrijk is dat de maatregelen zo dicht mogelijk (uiterlijk 6 maanden) op de frequentieverhoging dienen te worden gerealiseerd, zodat geluidmaatregelen door omwonenden worden gekoppeld aan de frequentieverhoging.

7.2 Afweegkader geluid

Omdat geluid een aandachtspunt is van alle partijen stelt het programmteam passende geluidmaatregelen aan het spoor voor aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit a wanneer:

1. Er een wettelijke noodzaak is, óf;
2. Er op locaties hinderklachten bekend zijn waarbij de passerende metro binnen de demarcatie van Programma Metronet een maatgevende bron is én;
3. wanneer sprake kan zijn van spraakverstoring in de buitenruimte (verkend o.b.v. een contourenkaart die overschrijving van een piekemissie van 70 dB Lmax in de privé buitenruimte (achtertuin, terras, balkon aan de spoorse kant) laat zien én;
4. deze geluidsmaatregelen aan het spoor de hinder van de capaciteitsverhoging (naar 12 keer per richting per uur) op de E- en C-lijn effectief terugdringen én;
5. de geluidsmaatregelen technisch kunnen worden gerealiseerd én;

¹ Zie voor een volledig overzicht van de ontwerpkeuzes (MetroNet, Ontwerpverantwoording Geluid, 2025)

6. de bovenwettelijke maatregelen passen binnen de financiële middelen, Kosteneffectief én billijk zijn (Nb: hier is op moment van schrijven nog geen norm aan gesteld);
7. de gemeente deze maatregel wenst in relatie tot de inrichting van de ruimte en meewerkt aan de realisering.

Buiten scope vallen werkplaatsen waarvoor aparte geluidregels gelden i.v.m. industrielawaai, namelijk emplacement Waalhaven, 's-Gravenweg en Kleiweg.

7.3 Overwegingen geluid

- Op 9 juli 2025 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit besloten tot het instellen van knoppen die bij volgende mijlpaalbesluiten over het metronet inzetbaar zijn om op de aspecten scope, financiën of de regionale context bij te sturen. Voor extra geluidsmaatregelen en het aanpassen van overwegen kan er, indien noodzakelijk, 0 tot 10 miljoen euro extra worden geraamd.
- RET heeft het reguliere onderhoud op orde en slijpt regelmatig het spoor, met name op de C-lijn tussen Kralingse Zoom en Capelsebrug, zodat geluidproductie vanuit het spoor wordt geminimaliseerd.
- Voor het project gekoppeld rijden heeft MRDH de intentie om dezelfde methodiek te gebruiken voor het overwegen van bovenwettelijke maatregelen in Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Zoetermeer.
- Bovenwettelijke geluidmaatregelen kunnen gunstig zijn om in de toekomst eventuele verdere frequentieverhogingen mogelijk te maken, zoals bijvoorbeeld op Metrolijn C naar de Terp of de Akkers;
- Voor bovenwettelijke maatregelen op het gebied van geluid hebben partijen een gezamenlijke verantwoordelijkheid, de exacte invulling van deze verantwoordelijkheid wordt per deelproject onderling afgestemd;
- Bij wettelijke maatregelen vanwege wijziging van het spoor of het gebruik daarvan is het duidelijk dat de financiering wordt gedekt door het programma, bij bovenwettelijke maatregelen is dit niet expliciet aan de orde. Indien een situatie voordoet waarbij een gemeente niet de juiste procedures heeft gevolgd (zie art. 7.4) bij nieuwe verstedelijking met geluidsoverlast tot gevolg, ontstaat er een gezamenlijke verantwoordelijkheid van desbetreffende gemeente en het programma.
- De kosten voor het opstellen van gemeenschappelijke omgevingsplanregels voor geluid van het lokaal spoor, zoals bedoeld hiervoor in artikel 7.1, zijn voor rekening van het Project.

7.4 Nieuwe verstedelijking

Bij nieuwe verstedelijking langs het metrotracé wordt door de gemeente binnen haar bevoegdheden en mogelijkheden rekening gehouden met de op dat moment bekende voorgenomen capaciteitsverhoging en is de gemeente verantwoordelijk voor het borgen van bescherming tegen geluidemissie bij vergunningverlening binnen de mogelijkheden die de gemeente hiervoor heeft. Dit alles is conform Aanvullingsbesluit geluid omgevingswet (Samenvatting Nota van Toelichting).

Het bevoegd gezag, in deze de gemeente, bepaald bij nieuwe geluidgevoelige gebouwen zelf wat het verwachte verkeersgeluid is. Meestal tien jaar na de beoogde realisatie van het plan, of een ander jaar als tien jaar zou leiden tot een te grote onderschatting. Het verwachte verkeersgeluid is op te vragen bij RET als het gaat om lokaalspoor binnen de scope van dit project. RET heeft beschikking over de juiste invoergegevens die nodig zijn voor akoestisch onderzoek denk hierbij aan intensiteiten, snelheden en bovenbouwtype. Bij verkeerde aannames door (derde) partijen kunnen onjuiste niveaus aan de gevel van nieuwe woningen worden gehanteerd dat kan leiden tot vergunningverlening op basis van onjuiste aannames. Partijen hebben gezamenlijk belang om onnodige en soms moeilijk oplosbare geluidshinder te voorkomen.

7.5 Maatwerkafspraken met betrekking tot geluid

Op basis van de nu bekende geluidsproductie komen de volgende locaties in beeld voor (boven)wettelijke geluidswerende maatregelen. Na instroming van nieuw materieel kan definitief bepaald worden waar,

welke en of de maatregelen daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden omdat de geluidsproductie van het nieuwe materieel bepalend is in stap 1 van het afweegkader.

- a) Ten noorden van station Pijnacker Centrum (E-lijn) in de gemeente Pijnacker-Nootdorp;
- b) Ten noorden van de Kleiweg (E-lijn) in de gemeente Rotterdam;
- c) Ten noorden van Zuidplein (E-lijn), in de gemeente Rotterdam;
- d) Ter hoogte van Zuidplein (E-lijn), in de gemeente Rotterdam;
- e) Tussen station Leidschenveen en het eindpunt in Den Haag (E-lijn), in de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Den Haag;
- f) Tussen Capelsebrug en Kralingse Zoom (C-lijn), in de gemeenten Rotterdam en Capelle a/d IJssel;
- g) Ter hoogte van station Tussenwater (C-lijn) in de gemeente Rotterdam;

Artikel 8. Gelijkvloerse overwegen

Binnen de scope van het project vallen zes gelijkvloerse overwegen, alle op de E-lijn in de gemeente Pijnacker-Nootdorp en de gemeente Rotterdam. Het programmeamteam spreekt af maatregelen op deze overwegen te nemen in overeenstemming met het volgende afweegkader in samenwerking met de gemeente Pijnacker-Nootdorp en de gemeente Rotterdam.:

1. Stand-still is van toepassing conform het Veiligheidskader OV Rail van MRDH, de spoorveiligheid mag niet verslechteren. Daarnaast streeft MRDH conform het veiligheidskader naar continue verbetering van de spoorveiligheid;
2. Het programmeamteam onderzoekt maatregelen om de veiligheid te verbeteren als er problemen in relatie tot de frequentieverhoging worden geconstateerd op het gebied van:
 - a) dichtligtijden (de duur van de sluiting van de slagbomen bij een overweg) in relatie tot verkeersintensiteit;
 - b) risicovolle weginrichting;
 - c) oneigenlijk gebruik;

In bijlage 4 staat een toetsing van de overwegen op deze punten inclusief mogelijke maatregelen.

3. Het programmeamteam beoordeelt maatregelen in samenspraak met de desbetreffende gemeenten op proportionaliteit:
 - a) De optionele maatregel moet passen binnen de financiële middelen van het project én;
 - b) De financiële investering staat in verhouding tot de toegevoegde veiligheid én;
 - c) De maatregel moet in verhouding staan tot het probleem.
4. De overwegmaatregelen moeten technisch gerealiseerd kunnen worden én;
5. De gemeente wenst deze maatregel in relatie tot de inrichting van de ruimte en werkt mee aan de realisering.

Artikel 8.1. Overwegingen gelijkvloerse overwegen

- De diverse overwegen op de E-lijn kennen reeds een hoog veiligheidsniveau. Bij de ombouw voor RandstadRail en bij de ombouw voor het reeds uitgevoerde programma "Frequentieverhoging Randstad Rail" zijn reeds vele verbetermaatregelen uitgevoerd. Daarmee hebben de overwegen al een hoog veiligheidsniveau.
- Bovenplanse verbeteringen, niet als gevolg of als onderdeel van de frequentieverhoging Metronet, kunnen gerealiseerd worden door of het omliggend wegennet aan te passen of de overweg te vervangen door een ongelijkvloerse kruising.
- In het bijzonder gemeente Pijnacker-Nootdorp geldt dat er vijf gelijkvloerse overwegen liggen, zie bijlage 4. Dit is nu al impactvol voor de gemeentelijke buitenruimte en de wegenstructuur. MRDH wil daarom een geste doen door studiekosten beschikbaar te stellen voor maximaal € 400.000,- inclusief BTW, om te bezien of er bovenplanse verbeteringen mogelijk zijn voor de gemeente. Deze bovenplanse verbeteringen staan niet in relatie tot de overwegveiligheid als gevolg van het project Metronet.

Artikel 9. Onderstations en overige assets

Op moment van tekenen is nog niet bekend waar onderstations geplaatst dienen te worden. Partijen spreken daarom af een zorgvuldig proces te belopen waarbij communicatie onderling en omgevingsmanagement van belang zijn.

Partijen spreken af dit onderwerp als vast agendapunt te behandelen in de AO Metronet overleggen. De bekostiging van de onderstations in sober en doelmatige uitvoering worden ten koste van het programma gedaan.

Artikel 10. Perspectief toekomstige bediening

De investeringen in zaken als nieuwe voertuigen, spoorbeveiliging en infrastructuur zijn bedoeld om de regio bereikbaar te houden met meer dan 200.000 extra woningen in het vooruitzicht. Deze investeringen zijn bedoeld om de capaciteitsverhoging op de E-lijn en daaropvolgend de C-lijn minimaal in de spitsen mogelijk te maken.

Artikel 11. Beheer en onderhoud (beheerfase)

De geldende demarcaties tussen Railbeheerder RET en wegbeheerder worden zoveel als mogelijk gevolgd. Waar nodig worden bestaande beheerovereenkomsten aangepast. Partijen zetten zich hiervoor in.

Artikel 12. Meekoppelkansen

12.1 Mobiliteitstransitie en verstedelijking

Het besef dat mobiliteitstransitie nodig is om gemeenten bereikbaar en leefbaar te houden is er bij alle partijen. De capaciteitsverhoging van metronet lijn E en daaropvolgend lijn C biedt kansen om verdere stappen te zetten in de mobiliteitstransitie en een bijdrage te leveren aan het faciliteren van de verstedelijkingsopgave. Het ov is drager voor een gezonde en compacte verstedelijking.

Uit onderzoek blijkt dat de first en last mile een grote rol spelen in de beleving van een ov-reis en daarmee essentieel zijn om de reiziger te verleiden de stap naar het ov te zetten. Het verbeteren van de routes naar en van de haltes, de voorzieningen op de halte en passend deelvervoer kunnen een grote kwaliteitssprong te weeg brengen.

Gemeenten voelen de verantwoordelijkheid om regie te nemen en gezamenlijk met vervoerders en MRDH op te trekken om deze essentiële onderdelen van een ov-reis te verbeteren. Daar waar scope en verantwoordelijkheden elkaar raken/overlappen gaan partijen (meer) samen optrekken.

12.2. Partijen zijn zich bewust van het Programma Ketenmobiliteit waarin MRDH vijftig procent bijdraagt aan de kosten die gemeenten of andere partijen maken voor het beter bereikbaar maken van OV-stations en de overstap te versoepelen. De Handreiking Ketenmobiliteit op OV-Knooppunten, oktober 2023 (Bijlage 5) biedt handvatten voor een gezamenlijk proces.

12.3. Looproutes van/naar ov-knooppunten en de beleving van het lopen is van essentieel belang voor het gebruik van ov. Onder andere de gemeente Rotterdam is kennishouder op welke wijze de loopbeleving ten goede komt aan het gebruik van ov. Partijen benaderen elkaar actief wanneer op dit vlak informatie nodig is.

Artikel 13. Vergunningen

1. MRDH is bevoegd gezag op basis van de Wet Lokaalspoor. Dit betekent dat:
 - a. Bij wijzigingen van de infrastructuur of binnen de invloedssfeer van de infrastructuur (11 meter) deze wijzigingen met een advies van de aangewezen beheerder RET aan het

bevoegd gezag voorgelegd moet worden ter beoordeling of deze wijzigingen aanmerkelijk is of niet;

- b. Indien een wijziging als aanmerkelijk beoordeeld wordt er een informatiedossier wordt opgesteld door het project dat aantoonst dat de wijziging voldoet aan artikel 5 en 6 van de WIs en voorzien van een positieve verklaring van de beheerder, de vervoerder en ILT;
 - c. De aangewezen beheerder op basis van de stukken uit lid b een indienststellingsvergunning aanvraagt bij het bevoegd gezag van MRDH;
 - d. MRDH bevoegd gezag zal zich inspannen om de procedures voor het verlenen van indienststellingsvergunningen binnen de proceduredtijden af te ronden, mits de kwaliteit van het informatiedossier van voldoende niveau is;
 - e. Bij werkzaamheden aan of binnen de invloedssfeer (11 meter) van het lokaalspoor is een vergunning conform artikel 12 WIs noodzakelijk om deze werkzaamheden te verrichten;
 - f. De aangewezen beheerder is door MRDH gemandateerd om de vergunningen conform artikel 12 WIs te verlenen, binnen de scope van dit programma is dit RET.
2. Indien ten behoeve van de realisatie van één of meer gemeenten één of meer vergunningen vereist is/zijn:
- spant de aanvrager zich maximaal in de vergunningen tijdig aan te vragen bij de vergunningverstrekker;
 - spant de gemeente zich maximaal in voor het tijdig doorlopen van de hiervoor benodigde procedures;

Artikel 14. Omgevingsmanagement en communicatie

Partijen maken de volgende afspraken over verantwoordelijkheden en taakverdeling op het gebied van communicatie.

1. RET en gemeenten zijn verantwoordelijk voor zorgvuldig omgevingsmanagement.
2. RET voert de communicatie richting reizigers.
3. Communicatie en participatie omwonenden o.a. over (bovenwettelijke) geluidsmaatregelen en onderstations, de gemeente is aanspreekpunt voor de omwonenden en informeert omwonenden met input en ondersteuning van RET. MRDH communiceert over de mijlpalen van het project via haar communicatiekanalen.
4. Partijen dragen allen zorg voor een tijdige afstemming met elkaar.

Artikel 15. Looptijd van de overeenkomst

1. Deze overeenkomst treedt in werking na ondertekening door partijen en geldt tot realisatie van het programma.
2. Het eindbeeld programma capaciteit verhogen Project Capaciteitsverhoging Metronet is gesteld op 2035. De scope bevat maatregelen die uiterlijk in 2035 gerealiseerd moeten zijn. Deze overeenkomst geldt tot en met de realisatie van de capaciteitsverhoging.

Artikel 16. Wijzigen overeenkomst

16.1 De inhoud van deze Samenwerkingsovereenkomst, met inbegrip van de overwegingen en de bijlagen, zal slechts kunnen worden gewijzigd of aangevuld indien Partijen volledige wilsovereenstemming hebben bereikt over de inhoud en de gevolgen van de wijziging c.q. aanvulling.

16.2 Wijzigingen en/ of aanvullingen van c.q. op deze Samenwerkingsovereenkomst worden schriftelijk vastgelegd en als bijlage aan deze Samenwerkingsovereenkomst gehecht. Alleen bevoegde personen van Partijen kunnen besluiten tot wijzigingen en/ of aanvullingen. Partijen hebben een onderzoeksplicht naar de

bevoegdheid van personen en van de wederpartij die wijzigingen en/ of aanvullingen op de Samenwerkingsovereenkomst overeenkomen.

Artikel 17. Toepasselijk recht en geschillen

1. Op deze overeenkomst en alle overeenkomsten die daaruit voortvloeien is Nederlands recht van toepassing.
2. Indien sprake is van een geschil treden Partijen in overleg teneinde te bezien of in der minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden.
3. Indien zulks niet mogelijk blijkt, zal het geschil worden beslecht door de bevoegde rechter te Rotterdam.

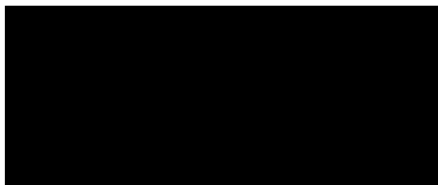
Artikel 18. Bijlagen

De volgende bijlagen bij deze overeenkomst maken daarvan deel uit:

1. Rapport dBvision
2. Veiligheidskader
3. Artikelen genoemd bij art. 7.1 – pag. 13
4. Maatwerkafspraken met betrekking tot gelijkvloerse overwegen art. 8 – pag. 14
5. Handreiking Ketenmobiliteit op OV-Knooppunten, oktober 2023

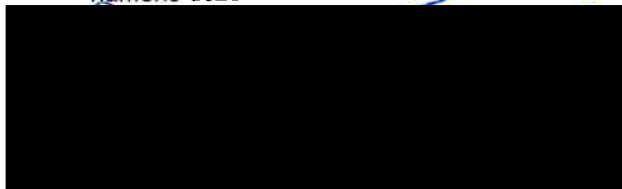
Aldus overeengekomen, in negenvoud opgemaakt, per pagina geparafeerd en aan het slot ondertekend te Rotterdam op 4 februari 2026,

Metropoolregio Rotterdam Den Haag,
namens deze



M.A. Huijsmans
portefeuillehouder

Gemeente Capelle aan den IJssel,
namens deze



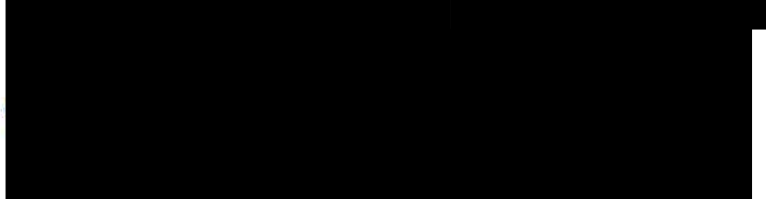
D.B. Van Woudenberg
wethouder

Gemeente Den Haag
namens deze



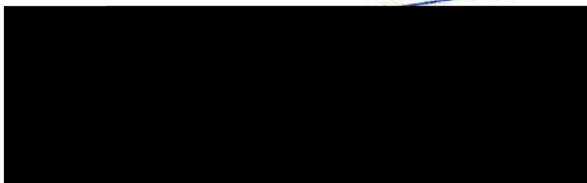
A.J.F. Kapteijns
wethouder

Gemeente Lansingerland,
namens deze



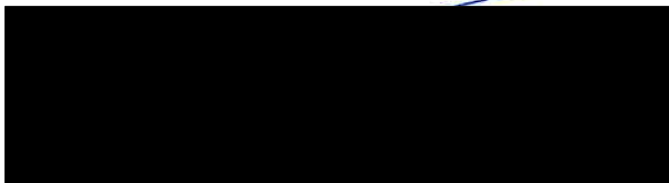
S.A.F. Fortuyn
wethouder

Gemeente Leidschendam-Voorburg,
namens deze



J. Keus
wethouder

Gemeente Pijnacker-Nootdorp,
namens deze



B.J.P. van Straten
wethouder

Gemeente Rotterdam,
namens deze



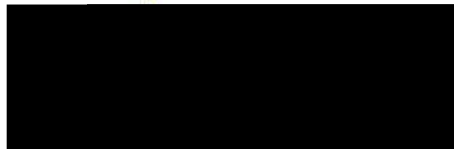
P.J.P. Lansink-Bastemeijer
wethouder

Gemeente Schiedam,
namens deze



S.F. Hamerslag
wethouder

RET N.V.,
namens deze



L. Boot
Algemeen directeur

Bijlage 3 t.a.v. artikel 7 Wettelijke regels

Omgevingswet Artikel 2.2 (afstemming en samenwerking)

1. Een bestuursorgaan houdt bij de uitoefening van zijn taken en bevoegdheden op grond van deze wet rekening met de taken en bevoegdheden van andere bestuursorganen en stemt zonodig met deze andere bestuursorganen af.
2. Bestuursorganen kunnen taken en bevoegdheden gezamenlijk uitoefenen. Daarbij wordt niet voorzien in een overdracht van taken of bevoegdheden.
3. Een bestuursorgaan treedt bij de uitoefening van zijn taken en bevoegdheden slechts in de taken en bevoegdheden van een ander bestuursorgaan voor zover dat nodig is voor de uitoefening van zijn eigen taken en bevoegdheden.

Bkl Artikel 5.78k (wijziging van gebruik van lokale spoorweg)

1. Voor de toepassing van deze subparagraaf wordt onder een wijziging van het gebruik van een lokale spoorweg verstaan een wijziging die leidt tot een toename van de geluidemissie met meer dan 1,5 dB door:
 - a. het verhogen van de maximumrijdsnelheid;
 - b. het vervangen van spoormaterieel door minder stil spoormaterieel; of
 - c. het verhogen van de treinintensiteit.
2. De toename van de geluidemissie wordt bepaald door de situatie in een voor die spoorweg maatgevend jaar na de wijziging te vergelijken met de situatie in datzelfde jaar zonder die wijziging.

Bkl Artikel 5.78m (aanleg of wijziging van gemeenteweg, waterschapsweg of lokale spoorweg of wijziging van gebruik van lokale spoorweg)

1. Een omgevingsplan dat de aanleg van een gemeenteweg, waterschapsweg of lokale spoorweg toelaat, voorziet erin dat het geluid op geluidgevoelige gebouwen niet hoger is dan de standaardwaarde, bedoeld in tabel 3.34.
2. Een omgevingsplan dat een wijziging van een gemeenteweg, waterschapsweg of lokale spoorweg of een wijziging van het gebruik van een lokale spoorweg toelaat, voorziet erin dat het geluid op geluidgevoelige gebouwen niet hoger is dan de hoogste van de volgende twee waarden:
 - a. de standaardwaarde, bedoeld in tabel 3.34; en
 - b. het geluid op die geluidgevoelige gebouwen op het tijdstip van de wijziging van het omgevingsplan.
3. Als toepassing is gegeven aan artikel 3.27, tweede lid, geldt voor het geluid door de gemeenteweg en de lokale spoorweg gezamenlijk de standaardwaarde voor gemeentewegen, bedoeld in tabel 3.34.

Bijlage 4 t.a.v. artikel 8 Redeneerlijn gelijkvloerse overwegen

8.1.1 Overweg Kleiweg

1. Overweg Kleiweg te Rotterdam voor auto, fiets en voetganger: de gemeente Rotterdam, RET en MRDH erkennen allen dat deze gelijkvloerse overweg niet gewenst is. Er zijn reeds afdoende veiligheidsmaatregelen getroffen ten aanzien van de frequentieverhoging. Voor de lange termijn wordt gekeken naar een andere verkeerscirculatie in het gebied, waardoor de overweg ontlast zou kunnen worden. Gemeente Rotterdam betreft MRDH en RET bij de verdere planvorming.

8.1.2 Overweg Klapwijksestraat

Overweg Klapwijksestraat te Pijnacker voor auto, fiets en voetganger. De verkeersintensiteit is dermate laag dat er geen relatie wordt gelegd met de toekomstige dichtligtijden en veiligheid. De weginrichting is hier risicovol namelijk voertuigen kunnen elkaar alleen passeren op de overweg, daardoor kunnen er gevaarlijke situaties op de overweg ontstaan. De gemeente Pijnacker – Nootdorp onderzoekt als wegbeheerder de mogelijkheid voor extra passeerruimte. MRDH en de gemeente gaan hierna met elkaar in overleg over eventuele realisatie en financiering.

8.1.3 Overweg Station Pijnacker Zuid 1

Overweg Station Pijnacker Zuid 1 ten noorden van het perron voor voetganger: oneigenlijk gebruik door fietsers, daarvoor ziet de gemeente Pijnacker een oplossing in een aanpassing aan de naastgelegen weg waardoor fietsers geen reden meer hebben om deze overweg te gebruiken. De gemeente Pijnacker-Nootdorp borgt dat oneigenlijk gebruik wordt voorkomen en neemt daarom maatregelen als dit niet het geval blijkt te zijn.

8.1.4 Overweg Station Pijnacker Zuid 2

Overweg Station Pijnacker Zuid 2 ten zuiden van het perron voor voetganger: oneigenlijk gebruik door fietsers. Een eerder bedachte oplossing om de fietsers die oneigenlijk gebruik maken van de overweg ander gedrag te laten vertonen is door het aanliggende fietspad aan te passen zodat fietsers logisch worden geleid via onderliggende tunnel. Later is gebleken dat deze oplossing slechts een deel van het probleem ondervangt. De gemeente en MRDH gaan nader onderzoeken naar oplossingen.

8.1.5 Overweg Station Pijnacker Centrum

Overweg in Station Pijnacker Centrum voor voetganger valt in geen van de categorieën waardoor hier geen veiligheidsissue wordt voorzien bij het rijden van een hogere frequentie. Ook de verrichtte onderzoeken beoordelen deze overweg op dit moment als voldoende veilig en noemen geen mogelijkheid tot verbetering. Daarom worden hier geen maatregelen voorgesteld.

8.1.6 Overweg Station Nootdorp

Overweg Station Nootdorp voor fiets en voetganger. De gemeente Pijnacker-Nootdorp wenst een onderdoorgang. De gemeente en MRDH spreken af een gezamenlijke verkenning naar mogelijke maatregelen te doen als vervolg op de eerdere Startnotitie Knooppunt Nootdorp (07-02-2022). Partijen spreken af dat de Verkenning wordt bekostigd door MRDH en wordt door gemeente Pijnacker en MRDH gezamenlijk wordt getrokken.