

Aan de gemeenteraden en colleges van burgemeester en wethouders in Holland Rijnland

Leiden: 17 juni 2010
Kenmerk: 10/699

Contact: Jeroen Ververs
Telefoon: (071) 523 90 78
E-mail:
Bijlagen: 2

Onderwerp: IBHR: terugkoppeling uit BO MIRT

Geachte raad, geacht college,

Op 19 mei heeft het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) plaatsgevonden. Hierbij zitten het rijk en de zuidvleugel aan tafel om afspraken te maken over de grote, ruimtelijke projecten, waaronder infrastructuur. Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en gedeputeerde Van Dijk hebben tijdens dat overleg onder andere gesproken over de Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR). Mede namens de regio Holland Rijnland heeft gedeputeerde Van Dijk onderhandeld over de rijksbijdragen aan de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn-West, en de voorwaarden waaronder deze tot stand komen.

Het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland stuurt u hierover separaat een brief. Met de brief die nu voor u ligt, trachten wij aan te geven hoe we de uitkomsten van dit overleg regionaal moeten duiden en wat het betekent voor de regio Holland Rijnland.

Dat doen we door kort stil te staan bij de achtergrond van dit besluit en daarna in te gaan op de varianten die voor de besluitvorming voorlagen en het uiteindelijke besluit zelf. Vervolgens zullen we aangeven wat dit betekent voor Holland Rijnland om ten slotte het vervolg te schetsen van wat ons te doen staat.

Achtergrond

Zoals u ongetwijfeld weet, hebben de gemeenten van Holland Rijnland gekozen voor verstedelijking langs de Oude Rijn van Katwijk via Leiden naar Alphen aan den Rijn. Deze keuze is gemaakt om ervoor te zorgen dat het Groene Hart, de Bollenstreek en de duinrand zoveel mogelijk gevrijwaard blijven van bebouwing. De consequentie is dat de meeste woningen, kantoren en bedrijven op de as Katwijk-Leiden-Alphen aan den Rijn gebouwd worden. Eén van die bouwlocaties is het voormalige vlegkamp Valkenburg waar onder andere 5.000 woningen zijn gepland. Om deze en andere locaties bereikbaar te houden is extra infrastructuur nodig. Met de provincie Zuid-Holland maakt de regio zich dan ook hard voor zowel de RijnlandRoute als de RijnGouwelijn Het adagium hierbij is: *"Eerst bewegen, dan bouwen"*.

De RijnGouwelijn is een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Gouda en de kust bij Katwijk en Noordwijk. De RijnlandRoute is een wegverbinding van Katwijk via de A44 naar de A4. Deze wegverbinding is nodig vanwege de nieuw te ontwikkelen locaties, maar dient ook om een aantal bestaande verkeersknelpunten op te lossen zoals de Knoop Leiden-West, de Churchilllaan en de Lammenschansbrug.

Om deze projecten mogelijk te maken heeft de regio middelen gereserveerd in het Regionaal Investeringsfonds (RIF). Hierin brengen de gemeenten € 142,5 miljoen bij elkaar, over een periode van 15 jaar. Een aanzienlijk bedrag dat tevens bedoeld is voor de Greenport Duin- en Bollenstreek, de ontsluiting van deze Greenport en voor het groenprogramma van Holland Rijnland.

Dit is echter onvoldoende om de projecten te realiseren. Er zijn substantiële bijdragen nodig van de provincie Zuid-Holland en van het rijk. Om deze steun te verkrijgen, is begin 2008 gestart met het project Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR), waarin alle ambities van de regio, de provincie en het rijk voor het gebied tegen het licht zijn gehouden.

Tegelijkertijd is er door regio en provincie druk uitgeoefend om het rijk zover te krijgen een substantiële bijdrage te leveren aan de projecten in Holland Rijnland.

Eind 2009 heeft dit geleid tot de afspraak tussen minister Eurlings en de gedeputeerde dat het rijk € 422 miljoen bijdraagt aan een pakket van maatregelen op het wegennet en nog eens € 45 miljoen aan de RijnGouwelijn-West. De bijdrage voor de RijnlandRoute is gekoppeld aan de bestuurlijke voorkeur voor het N11-west tracé. Dit sluit aan bij de keuze die het Algemeen Bestuur in maart 2008 heeft genomen ten aanzien van dit tracé. Met uitzondering van de gemeente Voorschoten hebben alle gemeenten de voorkeur uitgesproken voor dit tracé.

Naar aanleiding van deze bestuurlijke afspraak is in de Tweede Kamer een motie aangenomen waarbij gepleit wordt extra financiering te vinden om een ongefaseerde aanleg van de RijnlandRoute mogelijk te maken. Ook is een motie aangenomen om het nog ongedekte deel van de RijnGouwelijn (€ 54 miljoen) voor de helft te financieren uit de grondexploitatie van Valkenburg.

Sindsdien is een ambtelijke werkgroep aan de gang geweest om te kijken of er extra financiering te vinden is. Dat was slechts in beperkte mate het geval. Daarnaast heeft de werkgroep gekeken naar mogelijke faseringsopties. Er zijn acht opties uitgewerkt voor de fasering van de Rijnlandroute.

Dit voorjaar hebben de twee bestuurders de stand opgemaakt en hebben ze een besluit genomen over de financiering van beide Infrastructuurprojecten en de verdere uitwerking van de RijnlandRoute. Het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland heeft grote waardering voor de wijze waarop gedeputeerde Van Dijk zich met niet aflatende inzet heeft hardgemaakt voor de Rijnlandroute en de financiering daarvan.

Varianten

In aanloop naar het besluit van de bestuurders in mei 2010 heeft er een tweetal bestuurlijke overleggen plaatsgehad tussen de gedeputeerde en bestuurders van de betrokken grondgebiedgemeenten en van het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland. Daarin is door de regio aangegeven dat het de voorkeur verdient de RijnlandRoute in één keer aan te leggen. Dat is nog steeds het standpunt van de regio. Op deze wijze kan de regio namelijk het beste worden ontwikkeld.

Echter, de beslissing van de minister en de gedeputeerde confronteert ons met het gegeven dat er te weinig financieringsbronnen zijn voor de aanleg in één keer. Daarom is er een aantal varianten uitgewerkt om te bezien of een fasering van de aanleg mogelijk is. In de bijlagen is een overzicht opgenomen met deze varianten (A t/m H). De variant die volgens de meeste bestuurders uit de regio zo dicht mogelijk de volledige aanleg benadert, is het zogenaamde scenario F.

Alleen de gemeente Voorschoten heeft aangegeven meer te zien in een variant waarbij in eerste instantie de twee knelpunten knoop Leiden-west en Lammenschans worden verbeterd (zgn. scenario A). Belangrijkste nadeel van deze aanpak vinden de andere gemeenten en het Dagelijks Bestuur, is dat er geen oplossing geboden wordt voor het doorgaande verkeer door de gemeente Leiden. Verkeerskundig biedt deze variant A dan ook een veel mindere oplossing dan variant F.

De overige opties achten de bestuurders niet onderscheidend genoeg om een goed alternatief te bieden.

In scenario F wordt de gehele verbinding aangelegd, inclusief het deel tussen A4 en A44. Concreet gaat het om het aanpassen van de aansluitingen met de A44 en de A4, het aanleggen van het nieuwe tracé ten zuiden van Stevenshof op maaiveld, het verdiept aanleggen van de weg door Voorschoten en het ontsluiten van Leiden centrum en de woningbouwlocatie Valkenburg. Voorlopig krijgt de RijnlandRoute één rijstrook per richting, met uitzondering van de Tjalpaweg, waar twee rijstroken per richting voorzien zijn.

Het gaat hier om een basisvariant die kan worden uitgebreid zodra de middelen daarvoor beschikbaar zijn en waarbij de weg als het ware meegroeit met het verkeer. Belangrijk voordeel hiervan is dat er zich – in tegenstelling tot andere scenario's – nauwelijks negatieve verkeerskundige effecten voor zullen doen. En dat de verdere ruimtelijke ontwikkeling – waaronder woningbouw op Nieuw Valkenburg – gelijke tred kan houden met het verkeersoplossend vermogen van de aanwezige infrastructuur.

Inhoud van het BO-MIRT besluit

Als bijlage vindt u een deel van de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer, waarin de Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het BO-MIRT. De belangrijkste uitkomsten van het BO-MIRT voor Holland Rijnland zijn:

- Afgesproken is dat het rijk, de provincie en regio gezamenlijk onderzoek doen naar uitvoeringsscenario F van voorkeursvariant 'Zoeken naar balans', naast de voorbereiding van scenario A (zie voor de scenario's de bijlage met de samenvatting van het rapport Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit);
- Het rijk is bereid om € 357 miljoen euro te investeren in de regio en dit bedrag in de eerste fase in te zetten. Daarnaast investeert het rijk € 65 miljoen euro in de verbreding van de A4 (Leiden-Prins Clausplein);
- De provincie en de regio dragen in totaal € 210 miljoen euro bij. De provincie is bereid hiervan € 135 miljoen euro voor haar rekening te nemen en vraagt aan de regio een bijdrage van in totaal € 75 miljoen voor dit project. Dit betekent een verdubbeling van de regionale bijdrage van € 37,5 miljoen uit het Regionaal Investeringsfonds (RIF). Deze extra bijdrage is niet geregeld en vergt vanzelfsprekend nog een zorgvuldig regionaal besluitvormingstraject;
- Er resteert voor scenario F nog een tekort van € 83 miljoen euro. Dekking hiervan zou moeten komen uit een innovatieve aanbesteding. Mogelijkheden voor een dergelijke aanbesteding worden onderzocht door een commissie onder leiding van de heer Ruding, oud-minister van Financiën;
- Voor 1 december 2010 moet er een haalbaar en acceptabel voorstel liggen voor een uitvoeringsscenario; dus scenario F of A, waarbij F de bestuurlijke voorkeur heeft van de minister, gedeputeerde, het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland en vijf van de zes grondgebiedgemeenten. Wanneer één van de uitvoeringsscenario's niet wordt geaccepteerd, komt de rijksbijdrage hoogstwaarschijnlijk te vervallen.

Gevolgen voor Holland Rijnland

Rijk en provincie hebben zich met dit besluit vastgelegd op het realiseren van het voorkeursalternatief 'Zoeken naar Balans' die ook de voorkeur van de regio heeft. De weg wordt in eerste instantie uitgevoerd als een basisvariant waarbij niet de gehele capaciteit maar ook niet de beste inpassing wordt gerealiseerd. Dat is enkel ingegeven door een gebrek aan geld. Ook voor het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland is dat een moeilijk te verteren punt. Zowel rijk, provincie als regio staan daarom op het standpunt dat zodra de middelen ervoor beschikbaar zijn, de basisvariant moet worden uitgebreid tot de volledige

Rijnlandroute met de optimale inpassing zoals we die hebben afgesproken (conform oplossingscluster 'Zoeken naar Balans' uit de Integrale Benadering Holland Rijnland).

Het besluit zoals dat er nu ligt, biedt de kans om snel aan de slag te gaan met de aanleg van de voor de regio noodzakelijke infrastructuur.

Vervolgproces

Er is een tekort om de voorgestelde variant uit te voeren. Een commissie onder leiding van oud-minister van Financiën de heer Ruding, gaat de komende maanden aan de slag om, samen met de markt, te kijken naar innovatieve oplossingen (in de sfeer van aanbesteding) waarmee scenario F kan worden gerealiseerd. Op 1 december moet duidelijk zijn of dit mogelijk is, zo niet dan wordt de rijksbijdrage heroverwogen.

Holland Rijnland is gevraagd om de basisvariant mogelijk te maken door nog eens € 37,5 miljoen bij te dragen.

Het Dagelijks Bestuur gaat de volgende acties ondernemen om te kijken of het mogelijk is om voortgang te boeken:

1. Bekijken of de basisvariant op voldoende draagvlak bij de gemeenten kan rekenen.
2. Bij colleges en gemeenteraden de standpunten polsen ten aanzien van een extra bijdrage aan de RijnlandRoute.
3. Op basis hiervan dit najaar een voorstel voorleggen aan het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland over de bijdrage uit het RIF aan de Rijnlandroute (inclusief een eventuele extra bijdrage). In het voorstel zal het Dagelijks Bestuur – in nauw overleg met de betrokken colleges van B&W – een voorstel doen hoe de raden bij dit besluitvormingsproces worden betrokken.

In verband hiermee worden de colleges van de grondgebiedgemeenten de komende maanden regelmatig geconsulteerd door het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland.

Daarbij zullen wij ons tot het uiterste inspannen om de informatievoorziening richting gemeenten optimaal te faciliteren. Op 30 juni zal hierover in het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland verder worden gesproken.

Wij vertrouwen erop u met de in deze brief voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd over de gevoerde onderhandelingen met de provincie Zuid-Holland en het Rijk.

Hoogachtend,
het Dagelijks Bestuur
Holland Rijnland,
de secretaris



K. van Netten

de voorzitter



H.J.J. Lenferink

Bijlagen:

- 1) Brief uitkomsten BO-MIRT aan Tweede Kamer (alleen passage die voor Holland Rijnland van toepassing is, voor overige deel van het verslag: zie www.hollandrijnland.net)
- 2) Overzicht varianten

Cc.:

- Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid - Holland

2.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio, provincie Zuid-Holland en rijk doen een gezamenlijk onderzoek naar scenario F, naast de voorbereiding van scenario A, zoals uitgewerkt in het rapport Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit, mei 2010. ❖ De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het verkrijgen van het benodigde draagvlak in de regio. ❖ De principeafspraken van najaar 2009 blijven overeind, dat wil zeggen: uitgangspunt is een 50/50 verdeling van de kosten van het totale project. ❖ De gereserveerde middelen voor de verbreding A4 Leiden-Den Haag worden apart gezet (ad € 65 mln), van rijkszijde resteert dus een maximale bijdrage van € 357 mln voor de eerste fase in scenario F. ❖ De dekking voor het geconstateerde tekort in de bijdrage van de provincie Zuid-Holland en de regio voor fase 1 in scenario F (ad € 83 mln) moet komen uit een innovatieve aanbesteding; de mogelijkheden hiertoe worden onderzocht. Een onafhankelijke commissie zal advies uitbrengen op basis van gezamenlijk onderzoek naar scenario F. ❖ Indien er vóór 1 december 2010 geen haalbaar en acceptabel voorstel voor scenario F of A ligt, conform bovenstaande randvoorwaarden, zal het handhaven van de genoemde rijkstoezegging worden heroverwogen. ❖ De bijdrage vanuit de grondexploitatie Nieuw-Valkenburg kan maximaal € 20,2 mln zijn. Het gaat hierbij om een totaalbedrag met hierin een afdracht voor de Rijnlandroute, de Rijnouwelijns-west (RGL-W) en het Regionaal Investeringsfonds. Aan dit bedrag is een voorwaarde verbonden, namelijk: een totale aaneengesloten bouwstroom van de woningbouwontwikkeling op Valkenburg met een geplande start in 2014. De planvorming van Nieuw-Valkenburg wordt onverminderd voortgezet. ❖ De regio beziet tevens of andere locaties dan Nieuw Valkenburg vanuit de grondexploitatie een extra bijdrage kunnen leveren. ❖ Behoudens de in het najaar 2009 toegezegde € 45 mln door de toenmalige staatssecretaris van VenW, worden er geen aanvullende rijksmiddelen beschikbaar gesteld voor de RGL-W. ❖ Het voorbehoud van het met gunstig gevolg doorlopen van de FES procedure is voor wat betreft de rijksbijdrage in beide scenario's van toepassing. De genoemde rijksbijdrage is inclusief BTW en BLD.
----	--

SCENARIO'S GEFASEERDE REALISATIE ZOEKEN NAAR BALANS

REFERENTIE	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	SCENARIO D	SCENARIO E	SCENARIO F	SCENARIO G	
Fasering concept	Verdeling in vier fases, zoals in basisscenario 3 is voorgesteld; in de eerste 2 fases wordt de ontsluiting van Leiden verbeterd, in de derde fase aanpak van de A4 en de A4-A44 verbinding wordt in de laatste (4 ^e) fase aangelegd.	Het zuidelijke gedeelte waaronder aanleg van de A4-A44 verbinding in de eerste fase, in de tweede fase wordt de ontsluiting van Leiden verbeterd.	Aanleg gehele tracé in één fase, met versobering van onderdelen. In fase 2 de versoberde onderdelen voltooiën.	Gehele tracé realiseren met beschikbare middelen, besparing door A4-A44 verbinding als 2x1. Bij aanvullende middelen in de toekomst voltooiën van functionaliteit.	Verbinding A4-A44 opknippen in twee fases, eerst aansluiting op de Voorschoterweg vanaf A4, bij voldoende middelen tracé voltooiën vanaf Voorschoterweg tot en met A44.	Combinatie van scenario C en D; aanleg gehele tracé met versobering op een aantal onderdelen waarin is gezocht naar voldoende functionaliteit binnen de beschikbare middelen.	In de eerste fase worden no-regret onderdelen aangelegd voor de tweede fase wordt opnieuw besluitvorming toegepast over het te volgen tracé.	
Versobering 1^o fase			<ul style="list-style-type: none"> Aansluiting Nieuw Valkenburg via N441 Knooppunt Maaldrift als halve knoop, bovenlangs Passage Stevenshof op maatveld Open tunnelbak Voorschoten Knooppunt Zelden van Passe bovenlangs 	<ul style="list-style-type: none"> Aansluiting Nieuw Valkenburg via N441 en Duyfrak Maaldrift als halve knoop A4-A44 verbinding als 2x1 	<ul style="list-style-type: none"> Aansluiting Nieuw Valkenburg via N441 en Duyfrak Knooppunt Maaldrift als halve knoop, bovenlangs A4-A44 verbinding als 2x1 Open tunnelbak Voorschoten Knooppunt Zelden van Passe bovenlangs 	<ul style="list-style-type: none"> Aansluiting Nieuw Valkenburg via N441 en Duyfrak Knooppunt Maaldrift als halve knoop, bovenlangs A4-A44 verbinding als 2x1 Open tunnelbak Voorschoten Knooppunt Zelden van Passe bovenlangs 	<ul style="list-style-type: none"> Aansluiting Nieuw Valkenburg via N441 en Duyfrak Knooppunt Maaldrift als halve knoop, bovenlangs A4-A44 verbinding als 2x1 Open tunnelbak Voorschoten Knooppunt Zelden van Passe bovenlangs 	
Realisatie	realisatie verspreid over 4 fases	Bepaalde verspreiding in 2 fases	Bepaalde verspreiding in 2 fases	bepaalde verspreiding in 2 fases	realisatie verspreid over 4 fases	bepaalde verspreiding in 2 fases	De eerste fase lost de belangrijkste knelpunten op, de tweede fase is onduidelijk.	
2010 - 2020								
Verkeers-knelpunten								
Maximum bereikt Verkeers-knelpunt								
> 2025								
Kosten	Fase 1a € 146.260.000 Fase 1b € 38.750.000 Fase 1c € 76.500.000 Subtot. € 261.520.000 Fase 2 € 600.780.000 Totaal € 862.300.000	Fase 1 € 606.900.000 Fase 2 € 253.980.000 Totaal € 860.880.000	Fase 1 € 657.993.000 Fase 2 € 214.979.200 Totaal € 872.972.800	Fase 1 € 647.700.000 Fase 2 € 247.995.000 Subtot. € 392.836.000 Fase 2 € 452.264.000 Totaal € 850.100.000	Fase 1a € 144.840.000 Fase 1b € 247.995.000 Subtot. € 392.836.000 Fase 2 € 452.264.000 Totaal € 850.100.000	Fase 1 € 654.793.200 Fase 2 € 212.801.600 Totaal € 867.594.800	Fase 1 € 260.100.000 Fase 2-CLL € 659.500.000 Totaal € 932.800.000 Verschil € 88.800.000 -/- Fase 1 € 260.100.000 Fase 2-ZNB € 600.800.000 Totaal € 860.900.000 Verschil € 16.900.000 -/- Nieuwe verkeersknelpunten na fase 1 Na 2e besluitvorming	Fase 1 € 260.100.000 Fase 2-CLL € 659.500.000 Totaal € 932.800.000 Verschil € 88.800.000 -/- Fase 1 € 260.100.000 Fase 2-ZNB € 600.800.000 Totaal € 860.900.000 Verschil € 16.900.000 -/- Nieuwe verkeersknelpunten na fase 1 Na 2e besluitvorming
Verkeers-effecten	Verbetering verkeerseffecten na fase 1 2016 gereed	Verkeersknelpunten na fase 1, Nieuwe verkeersknelpunten na fase 1 2028 gereed	Verkeersknelpunten na fase 1, Nieuwe verkeerseffecten na fase 1 2026 gereed	Verkeersknelpunten na fase 1, Nieuwe verkeerseffecten na fase 1 2026 gereed	Verkeersknelpunten na fase 1, Nieuwe verkeerseffecten na fase 1 2028 gereed	Verkeersknelpunten na fase 1, Nieuwe verkeerseffecten na fase 1 2027 gereed	Verkeersknelpunten na fase 1, Nieuwe verkeerseffecten na fase 1 2027 gereed	
Woningbouw-ontwik-keeling 2020								
Eindbeeld	Eindbeeld	Eindbeeld	Eindbeeld	Eindbeeld	Eindbeeld	Eindbeeld	Eindbeeld	
Overzichtstabel	Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	Eindbeeld, met aansluiting Voorschoterweg ipv Bypass	Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	Eindbeeld wordt na 1 ^o fase bepaald	