

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 vliegveld 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 Tjalmaweg, 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 uitgebouwd 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 Ruting, 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](http://www.hollandrijnland.net))
- 2) Overzicht varianten

### Cc.:

- Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid - Holland