



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## Gedeputeerde Staten

Directie Ruimte en Mobiliteit  
Afdeling Projecten en Programma's  
Contact  
E.E.G. Klein  
T 070 - 442 970  
eeg.klein@pzh.nl

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
www.zuid-holland.nl

Datum  
21 juni 2010

Ons kenmerk  
PZH-2010-178444483  
Uw kenmerk

Bijlagen

Provinciale Staten

Onderwerp  
Stand van zaken RijnlandRoute

Geachte Staten,

Met deze brief willen wij u informeren over de stand van zaken met betrekking tot de RijnlandRoute en de afspraken die gemaakt zijn in het Bestuurlijk Overleg MIRT op 19 mei jl.

Het positieve nieuws is, dat het Rijk voor de RijnlandRoute € 357 miljoen (incl. BTW) ter beschikking stelt die al in zijn geheel voor de realisatie van een 1<sup>e</sup> fase gebruikt kunnen worden. Voor de realisatie van de uiteindelijke eindsituatie blijft de afspraak overeind dat de provincie en regio de helft van alle kosten voor hun rekening moeten nemen. Ook is nu, na vele jaren van studie en overleg, zichtbaar geworden welke variant financieel haalbaar zou kunnen zijn. De kosten voor deze variant, het zogenaamde scenario F waarvan in de bijlage een omschrijving, worden geraamd op € 650 miljoen. Met de middelen die provincie en regio beschikbaar hebben, waarover verder in de brief meer, is er nog niet voldoende dekking voor deze variant.

Dit gegeven plaatst ons voor een keuze waaraan de nodige risico's zijn verbonden. Om u een goed overzicht te geven van de behaalde resultaten nemen wij u mee in het doorlopen proces, namelijk de afspraken gemaakt in het BO-MIRT van oktober 2009 en de opvolgende afspraken in het BO-MIRT van mei jl. Daarna geven wij een toelichting op de ontstane situatie.

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 8 en 9 en bussen  
18, 22, 65 stoppen  
dichtbij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.

### BO-MIRT oktober 2009

Tijdens de BO-MIRT gesprekken in oktober 2009 hebben wij onderhandelingen gevoerd met het Rijk over de financiering van het project RijnlandRoute. Daarin is de bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor realisatie van de RijnlandRoute conform het tracé "Zoeken naar Balans" zoals omschreven in het rapport "Integrale Benadering Holland Rijnland" d.d. 15 oktober 2009, aangevuld met een aantal inpassingmaatregelen zoals een 600 meter lange tunnel door de gemeente Voorschoten en tunnels in plaats van viaducten bij de

aansluitingen op respectievelijk de A4 en de A44. De investeringskosten voor deze voorkeursvariant werden geraamd op € 844 miljoen (incl. btw) met een onzekerheidsmarge in de raming van 30%. Het Rijk heeft zich toen bereid verklaart om de helft hiervan, zijnde € 422 miljoen (incl. btw), voor haar rekening te nemen. De andere helft komt dan voor rekening van provincie en regio.

Wij hebben toen moeten constateren dat met de beschikbare middelen bij de provincie en de regio de resterende € 422 miljoen niet op te brengen waren.

Er is afgesproken nader onderzoek te doen, waarin aan de orde moest komen:

- **Financiering:** mogelijkheden tot meer middelen vanuit Rijk (o.a. toepassen Grexwet) en onderzoek naar publiekprivate samenwerking.
- **Beperking onzekerheidsmarge:** een nadere risico-inventarisatie om te bezien of de onzekerheidsmarge van 30 % kan worden teruggebracht.
- **Fasering:** het project zodanig in de tijd realiseren dat de investeringen over langere tijd worden verdeeld.

Sindsdien hebben wij de tijd benut om de onderzoeken uit te voeren. Dit heeft de volgende resultaten opgeleverd, verwoord in het Rapport Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit (mei 2010):

- **Financiering:** Op basis van de Grexwet wordt € 20,2 miljoen afgedragen door Valkenburg ten behoeve van de realisatie van infrastructuur. Alle andere onderzochte mogelijkheden leveren geen aanvullende middelen op.
- **Beperking onzekerheidsmarge:** De risico-inventarisatie leidde niet tot aanpassing van deze marge.
- **Fasering:** Er zijn 8 faseringsvarianten onderzocht.

#### BO-MIRT 19 mei 2010

Met de resultaten hebben wij 19 mei jongstleden onderhandelingen gevoerd met de minister in het kader van de nieuwe BO-MIRT-gesprekken. Tijdens deze onderhandelingen zijn concreet 2 faseringen ter sprake gekomen waarover nadere afspraken zijn gemaakt:

- *Scenario A<sup>1</sup> (kosten ongeveer € 260 miljoen incl. btw)*, waarbij aan de west- en oostzijde van Leiden de grootste knelpunten worden aangepakt. Dit scenario bevat onder andere:
  - o Verdubbeling N206 Ingenieur G. Tjalmaweg;
  - o Reconstructie Knoop Leiden-West;
  - o Realisatie bypass door de Oostvlietpolder;
  - o Verbreding A4 Den Haag – Leiden tot 2x4 rijstroken.
- *Scenario F<sup>1</sup> (kosten ongeveer € 650 miljoen incl. btw)*, waarbij naast bovengenoemde maatregelen ook de A4-A44-verbinding nadrukkelijk aan de orde komt. Hierbij is een versoering doorgevoerd in de inpassingsmaatregelen, om de

---

<sup>1</sup> Zie bijlage voor een scope omschrijving

kosten van dit scenario beperkt te houden. In aanvulling op de maatregelen van Scenario A bestaat Scenario F onder andere uit:

- o Half knooppunt A44 Maaldrift met verbindingsbogen boven maaiveld;
- o A4-A44-verbinding 2x1 rijstroken maar later tot 2x2 rijstroken uitbreidbaar;
- o Verdiepte ligging bij Voorschoten, in een open bak;
- o Volledig knooppunt A4, met verbindingsbogen boven maaiveld;

De volgende afspraken zijn gemaakt tijdens het BO-MIRT in mei:

- Rijk, regio en provincie zullen gezamenlijk nader onderzoek doen naar de haalbaarheid van scenario F van de RijnlandRoute.
- Parallel aan het onderzoek naar scenario F wordt de voorbereiding doorgezet van scenario A van de RijnlandRoute.
- Onderdeel van de variant "Zoeken naar Balans" was de verbreding van de A4 tussen Leiden en Den Haag. Dit onderdeel wordt uit het project gehaald evenals de hiervoor benodigde middelen a € 65 miljoen die worden afgetrokken van de toegezegde € 422 miljoen. Het resterende bedrag van € 357 miljoen kan in zijn geheel worden ingezet voor de realisatie van fase 1 van scenario F. De totale kosten van scenario F worden geraamd op € 650 miljoen. Met bovengenoemde Rijksbijdrage resteert een nog te dekken bedrag van € 293 miljoen. Op dit moment hebben provincie en regio respectievelijk € 80 miljoen en € 37,5 miljoen aan middelen gereserveerd. De regio heeft aangegeven zich in te spannen om nog eens € 37,5 miljoen beschikbaar te stellen. Binnen het MPI van de provincie zou ca. € 20 miljoen door herprioritering beschikbaar moeten komen. Voor het dan nog resterende bedrag van € 83 miljoen moet via een innovatieve marktbenadering dekking worden gevonden.
- Uit de Grexwet komt maximaal € 20,2 miljoen beschikbaar. Hiervan zit € 10 miljoen in het Regionale Infrastructuurfonds van de regio Holland Rijnland. De andere € 10 miljoen kan ingezet worden voor regionale infrastructuur (RijnlandRoute en/of RijnGouwelijn West).
- De Rijksbijdrage wordt onder voorbehoud van een positief doorlopen FES procedure verstrekt.
- De principe uitspraak van het Rijk van najaar 2009, met betrekking tot de 50% - 50% verdeling van de kosten voor Rijk en regio voor de RijnlandRoute blijft overeind voor *het eindbeeld*.
- Indien er eind 2010 geen haalbaar voorstel voor de scenario F of A wordt bereikt zal de financiële toezegging van het Rijk worden heroverwogen.

#### Toelichting

Omdat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn om de RijnlandRoute in één keer aan te leggen zal dit in fasen moeten gebeuren.

Het Rijk heeft haar voorkeur uitgesproken voor scenario A dat met de geraamde kosten van € 260 miljoen volledig gedekt is met de beschikbare middelen.

De provincie en regio zijn van mening dat deze oplossing het probleem, dat nu aan de randen van Leiden en gedeeltelijk op het Rijkswegennet bestaat, daar wel oplost maar dat dat leidt tot een nog groter verkeersaanbod met nog grotere doorstromingsproblemen in de stad Leiden.

Met de regio gaat onze voorkeur uit naar scenario F omdat deze een nieuwe verbinding tussen de A4 en A44 inhoudt die de route door Leiden voor een groot deel ontlast en omdat met de realisatie hiervan het door ons gewenste eindbeeld, namelijk een goed ingepaste RijnlandRoute, zekerder is. Bij de realisatie van dit scenario wordt uitgegaan van het eindbeeld. Zo zullen de kunstwerken op zodanige wijze worden uitgevoerd dat zij op eenvoudige wijze geschikt gemaakt kunnen worden voor het verwerken van het dan toegenomen verkeer. De verdiepte passage door Voorschoten wordt zodanig ontworpen en gebouwd dat die in de toekomst tot een tunnel kan worden omgebouwd.

Aan dit scenario zijn echter de nodige risico's verbonden:

- Zo is er, naast het door een innovatieve benadering van de markt te dekken bedrag van € 83 miljoen, nog sprake van een risicomarge van maximaal 30%, wat overeenkomt van maximaal € 164 miljoen. Door middel van een innovatieve aanbesteding wordt getracht deze risico's aan de markt over te dragen. Over het deel dat daar niet wordt overgenomen moeten alsdan (eind dit jaar) opnieuw in gesprek met regio-rijk-provincie afspraken gemaakt worden. Op dit moment zijn er bij optreden van die risico's in de middelen van de provincie geen reserves meer beschikbaar waarmee de kosten hiervan gedekt kunnen worden. Ook zal nog dekking gezocht en gevonden moeten worden voor de zogenaamde apparaatkosten die op € 35 miljoen geraamd worden.
- In de gesprekken met het Rijk wordt ook over de BTW gesproken. Het is nog niet duidelijk of alle middelen voor BTW compensatie in aanmerking komen. Hierdoor zullen met de inspecteur der belastingen afspraken gemaakt moeten worden.
- Zoals u uit de omschrijving in de bijlage kunt opmaken is er voor wat betreft de inpassingen sprake van versobering. Zo zullen de aansluitingen aan de A4 en A44 bovenlangs en niet als tunnels worden uitgevoerd. De realisatie van de tunnel door Voorschoten wordt naar de volgende fase geschoven en het tracédeel achter Stevenshof wordt op maaiveld uitgevoerd. Het maatschappelijk draagvlak voor de RijnlandRoute komt met deze versoberingen verder onder druk te staan.

Op basis van het voorgaande willen wij u het volgende voorleggen:

- In februari van dit jaar heeft u de resultaten van het onderzoek 1<sup>e</sup> fase m.e.r. vastgesteld en opdracht gegeven een aantal varianten nader te onderzoeken. De kosten voor deze varianten worden op minimaal € 844 miljoen geraamd. Met de huidige beschikbare middelen betekent dit dat geen van deze tracévarianten haalbaar is en is het weinig zinvol het m.e.r. onderzoek voort te zetten.

- Mede gezien het huidig economische klimaat valt het niet te verwachten dat het Rijk aanvullende middelen ter beschikking stelt. Daarmee staan wij voor de keuze of faseren met realisatie van scenario F met de daaraan verbonden financiële en maatschappelijke risico's of voorlopig afzien van een wegverbinding tot het moment dat er zicht is op zodanige middelen dat de risico's beter gedekt zijn.
- Zoals in het BO-MIRT afgesproken wordt een onderzoek uitgevoerd om op basis van een marktconsultatie na te gaan of met een innovatieve wijze van marktbenadering scenario F gerealiseerd kan worden met de beschikbare middelen en waar de risico's zoveel als mogelijk naar de markt verschoven kunnen worden. Afgesproken is dit onderzoek op 1 december aanstaande gereed te hebben om zo te kunnen oordelen of scenario F haalbaar is.

Zoals in het MKE overleg op 23 juni besloten zullen wij de hiervoor verwoorde dilemma's en risico's bespreken in een extra overleg op 2 juli aanstaande na het overleg met Provinciale Staten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
secretaris,

voorzitter,



M.H.J. van Wieringen-Wagenaar



J. Franssen