

“Sluitende business case voor bijdragen aan RijnlandRoute en RijnGouwelijk-West”

“We willen de minister op 1 december 2010 een sluitende business case voorleggen met daarin het voorstel voor ons aandeel in de financiering van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijk-West. Maar voor het zover is moeten er nog diverse onderzoeken worden uitgevoerd en besluiten worden genomen. Het is in elk geval een spannende periode, want de deadline van het ministerie is hard. Als het ons niet lukt om de minister begin december een goed plan voor te leggen, is de kans groot dat de rijksbijdrage voor deze projecten aan onze neus voorbij gaat.”



Dat zei Holland Rijnland-voorzitter Henri Lenferink woensdag 22 september tijdens een bijeenkomst in Leiden, waarop raadsleden uit de vijftien Holland Rijnland-gemeenten werden bijgepraat over de laatste ontwikkelingen rond de RijnlandRoute en de RijnGouwelijk-West. Beide projecten zijn onderdeel van het Randstad Urgent-project Integrale Benadering Holland Rijnland, dat begin december moet leiden tot definitieve afspraken over de financiering.

Daarnaast werden de raadsleden bijgepraat over de stand van zaken van de Noordelijke Ontsluiting Greenport (NOG), het maatregelenpakket voor de verbetering van de weginfrastructuur en het openbaar vervoer in de Duin- en Bollenstreek.

Gefaseerd

Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer Leendert de Lange zette de circa 100 aanwezige raadsleden en bestuurders de stand van zaken van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijk-West uiteen. Voor beide projecten is er onvoldoende geld om ze in een keer uit te voeren. Daarom werkt het Dagelijks Bestuur van de regio aan een voorstel waarin de projecten gefaseerd worden uitgevoerd en de gaten in de begroting, die er ook dan nog zijn, worden gedicht. Voor de RijnlandRoute zijn er nu drie faseringsvarianten: de varianten A en F uit de Integrale Benadering Holland Rijnland en de Churchill Avenue, die is ontwikkeld als burgerinitiatief.



De Lange zei te hopen dat voor de NOG binnenkort spijkers met koppen kunnen worden geslagen. Op 15 oktober is er een Breed Bestuurlijk Overleg van Rijk, provincies en gemeenten, waarop afspraken worden gemaakt over de uit te voeren plannen en de financiering hiervan. De Holland Rijnland-gemeenten hebben bekend gemaakt dat zij bereid zijn om 37,5 miljoen euro uit het Regionaal Investeringsfonds toe te wijzen aan de diverse projecten van de NOG. In december 2010 neemt het Algemeen Bestuur van de regio hierover een besluit.

Investeringsfonds

Portefeuillehouder Jos Wiene lichtte tijdens de avond in Leiden de werking van het Regionaal Investeringsfonds (RIF) toe. Eind 2007 stelden de toenmalige twaalf Holland Rijnland-gemeenten een fonds in voor de eigen bijdrage aan de vijf grote regioprojecten: de RijnlandRoute, de RijnGouwelij-West, de NOG, de Greenport Duin- en Bollenstreek en het regionale groen-programma. Tot 2022 brengen twaalf gemeenten in totaal 142,5 miljoen euro bij elkaar. Dit jaar nog neemt het Algemeen Bestuur een besluit over de toewijzing van geld aan de RijnlandRoute en de NOG.



Voorstel



Aan het slot van de bijeenkomst ging voorzitter Lenferink in op het besluitvormingstraject in de komende maanden en het voorstel voor het aandeel van de Holland Rijnland-gemeenten in de financiering van de RijnlandRoute en RijnGouwelij-West. Van de drie varianten voor de wegverbinding zijn F en de Churchill Avenue uitvoerbaar. Daarbij geniet de Churchill Avenue, die wordt aangelegd in een tunnel en open bak onder de Churchilllaan en Dr. Lelylaan in Leiden, de voorkeur.

De voorwaarden hiervoor zijn wel dat deze variant even veel kost als F en qua milieu en verkeer even goed scoort. Van Voorschoten wordt een extra bijdrage verwacht om de Churchill Avenue financieel vergelijkbaar te maken met F. Daarnaast wordt de gemeenten, buiten het Regionaal Investeringsfonds om, een extra bijdrage gevraagd van 37,5 miljoen. Het is de bedoeling dat Leiden en Katwijk, die het meeste belang hebben bij de RijnlandRoute, hiervan 25 miljoen betalen. De resterende 12,5 miljoen wordt bijgespaard in 2023-2024, volgens de systematiek van het RIF.

Het is volgens Lenferink niet de bedoeling dat het Algemeen Bestuur in november al een uitspraak doet over een variant voor de RijnlandRoute. Dat kan ook niet, omdat de provinciale milieu-effectrapportage (mer) pas in maart 2011 gereed is. "Wij bieden nu een sluitende business case aan, waarin Variant F en de Churchill Avenue evenveel kosten. Vervolgens laten we de mer z'n werk doen en bepalen we in maart welke variant het wordt. Deze volgorde spoort redelijk met een ordentelijke besluitvormingssystematiek," aldus de voorzitter.



