IN -4885

V 1-16

Holland Rijnland
waar de Randstad tot bloei komt

In Holland Rijnland werken samen:
Alphen aan den Rijn, Hillegom,
Kaag en Braassem, Katwijk,
Leiden, Leiderdorp, Lisse,
Nieuwkoop, Noordwijk, Noordwijkerhout,
Oegstgeest, Rijnwoude, Teylingen,
Voorschoten en Zoeterwoude.

Reg. nr.: Z-3297 / IN-4885	
Cluster: S & B	Ovb.: –
Ingeboekt: 11 OKT. 2010	
Bijlagen: gescand	

Aan het college van B&W van de gemeente Voorschoten
Postbus 393
2250 AJ VOORSCHOTEN

Leiden: 8 oktober 2010
Kenmerk: 10/1158

Contact: Jeroen Ververs
Telefoon: (071) 523 90 78
E-mail: jververs@hollandrijnland.net
Bijlage: 6

Onderwerp: aanvullende financiering RijnlandRoute

Geacht college,

De afgelopen tijd is de realisatie van de RijnlandRoute een stap dichterbij gekomen. Binnen onze regio hebben twee bijeenkomsten plaatsgevonden: op 15 september jongstleden heeft een collegewerkconferentie plaats gevonden, die voldoende input heeft opgeleverd voor een voorstel aan het Algemeen Bestuur. Op 22 september zijn de raadsleden uit uw gemeenten door ons geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de RijnlandRoute, de Noordelijke Ontsluiting Greenport en de RijnGouwelijn en de financiering hiervan vanuit het Regionaal Investeringsfonds (het RIF). Ook hebben wij daar de contouren van het AB-voorstel gepresenteerd.
Aangezien er uiterlijk op 1 december 2010 een besluit dient te liggen over de Integrale Benadering Holland Rijnland, is het van groot belang dat voor die tijd de financiering van de RijnlandRoute is gewaarborgd. Zowel van Rijks- en Provinciale zijde, maar ook vanuit onze regio. Mogelijk risico bij besluitvorming na 1 december 2010, is dat het Rijk haar reservering van de middelen voor de RijnlandRoute heroverweegt.

Bijgaand treft u daarom een bestuursovereenkomst aan, waarin afspraken tussen het Algemeen Bestuur van Holland en de twaalf RIF-gemeenten worden vastgelegd over de aanvullende financiering van de RijnlandRoute door de regio. Ter informatie en toelichting van de keuze voor deze overeenkomst sturen wij u ook een uitgewerkt AB-voorstel toe (dat nog aan het Algemeen Bestuur verzonden dient te worden).

Deze bestuursovereenkomst zien wij als een noodzakelijke tussenstap om te komen tot uitbreiding van het RIF, en tot de noodzakelijke aanpassing van de Beheersovereenkomst RIF. Wij leggen deze bestuursovereenkomst aan u voor, met het verzoek om dit binnen uw gemeente ter besluitvorming in te brengen vóór 30 november 2010. Als college bent u bevoegd te besluiten omtrent het aangaan van de bestuursovereenkomst. Zeer waarschijnlijk zal u, op grond van artikel 169 lid 4 van de Gemeentewet, de bestuursovereenkomst ook ter advisering voor willen leggen aan uw gemeenteraad.
Het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland zal, als dertiende contractpartner naast de twaalf gemeenten, op 30 november 2010 een besluit nemen over het aangaan van de bestuursovereenkomst.

Om de informatievoorziening en besluitvorming te bespoedigen, zijn de bestuursovereenkomst en bijgaand voorstel, daarom ook alvast aan uw raadsgriffie toegestuurd.

Graag ontvangen wij zo spoedig mogelijk na de besluitvorming in uw gemeente, een afschrift van het genomen besluit. Deze kunt u toesturen aan Jeroen Ververs (jververs@hollandrijnland.net).

Wellicht ten overvloede wijzen wij u hierbij op een ingelaste, gecombineerde Portefeuillehouderoverleg (PHO) van Verkeer en Vervoer en Bestuur en Middelen, waarin dit voorstel ook aan de orde komt. Dit PHO vindt plaats op 5 november, van 13.00 tot 14.00 in de burgerzaal van het gemeentehuis van Katwijk.

Hoogachtend,
het Dagelijks Bestuur
Holland Rijnland,

de secretaris,

R. van Netten

de voorzitter,

H.J.J. Lenferink

Bijlagen:

1. het voorstel voor het Algemeen Bestuur, inclusief de volgende bijlagen:
    a. bijlage 1: Bestuursovereenkomst
    b. bijlage 2: Zoeken naar Balans
    c. bijlage 3: Variant A
    d. bijlage 4: Variant F
    e. bijlage 5a: Churchill Avenue, fase 1
    f. bijlage 5b: Churchill Avenue, na fase 2 (volledig)

Een afschrift van deze brief, inclusief bijlagen, is gestuurd aan:

1. de raadsgriffiers van de gemeenten die deelnemen aan het RIF
2. de regiocontactambtenaren van de regio Holland Rijnland

In Holland Rijnland werken samen:
Alphen aan den Rijn, Hillegom,
Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden,
Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop,
Noordwijk, Noordwijkerhout,
Oegstgeest, Rijnwoude, Teylingen,
Voorschoten en Zoeterwoude

Oplegvel

1.	**Onderwerp**	**Financiering RijnlandRoute**		
2.	**Rol van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland**	X Basistaak ☐ Efficiencytaak ☐ Platformtaak volgens Dagelijks Bestuur ☐ Platformtaak volgens gemeente		
3.	**Regionaal belang**	De RijnlandRoute is een weg die van groot belang is voor de verdere ontwikkeling van de regio.		
4.	**Behandelschema:**	**Datum: Informerend**	**Datum: Adviserend**	**Datum: Besluitvormend**
	☐ DB ☐ Colleges ☐ PHO ☐ DB X Gemeenteraad ☐ DB X AB ☐ Gemeenteraad			Komende maanden 30 november 2010
5.	**Advies PHO**	Dit voorstel is nog niet in het PHO behandeld, maar de contouren hiervan zijn besproken in een collegewerkconferentie op 15 september.		
6.	**Reden afwijking eerdere besluitvorming en wijze afwijken**	-		
7.	**Essentie van het voorstel** *(annotatie zoals op agenda staat)*			
8.	**Inspraak**	X Nee ☐ Ja, door: Wanneer:		
9.	**Financiële gevolgen**	☐ Binnen begroting Holland Rijnland X Buiten begroting (extra bijdrage gemeenten) te weten: circa 2 jaar doorsparen RIF en voor Leiden en Katwijk een extra financiële bijdrage Structureel/incidenteel		

Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland
Schuttersveld 9, 2316 XG Leiden
Postbus 558, 2300 AN Leiden
Telefoon (071) 523 90 90

info@hollandrijnland.net
www.hollandrijnland.net
BNG 28.51.13.992

10.	**Bestaand Kader**	Relevante regelgeving:
		Eerdere besluitvorming: Vaststelling Beheerverordening RIF (1 mei 2007 en 19 december 2007) AB van 26 maart 2008 AB van 30 juni 2010
11.	**Lokale context** (in te vullen door griffier)	

* weghalen wat niet van toepassing is

Holland Rijnland
waar de Randstad tot bloei komt

Adviesnota AB

Vergadering: Algemeen Bestuur

Datum: 30 november 2010
Agendapunt: [agendapuntnummer]

Kenmerk: [kenmerknummer]

Portefeuillehouder: Leendert de Lange

Beslispunten:

1. Instemmen met het toevoegen van € 37,5 mln. aan het RIF, er van uitgaand dat de deelnemende gemeenten instemmen met een extra regionale bijdrage van € 37,5 miljoen ten behoeve van de RijnlandRoute, te verdelen via de volgende systematiek:
   - de gemeente Leiden en Katwijk dragen op 1 april 2015 samen € 25 mln. euro bij naar rato van inwonersaantal (CBS, peildatum 1-1-2010), wat neerkomt op een bijdrage van € 16.372.700,- door Leiden en van € 8.627.300 door Katwijk;
   - het resterende bedrag van € 12,5 mln. zal door alle 12 RIF-gemeenten worden bijeengebracht door de huidige RIF-systematiek tot na 2022 te verlengen met een periode die nodig is om €12,5 mln. in 2015 te realiseren (naar schatting twee jaar). De exacte duur van de verlenging zal afhangen van de rentestand en zal worden vastgesteld op het moment dat hierover meer duidelijkheid bestaat, maar uiterlijk in 2015
2. Deze wijziging van het RIF vast te leggen via ondertekening van bijgaande bestuursovereenkomst (bijlage 1) tussen de betreffende gemeenten, en begin 2011 door de beheersovereenkomst RIF zelf te wijzigen
3. De extra regionale bijdrage alleen te bestemmen voor de varianten F en Churchill Avenue, mits deze laatste variant financieel en verkeers- en milieutechnisch minimaal vergelijkbaar is met variant F.

Inleiding:

Al enkele jaren wordt in deze regio in samenwerking met de Provincie en het Rijk gewerkt aan de zogeheten Integrale Benadering Holland Rijnland. Daarin worden enkele grote projecten in samenhang bestudeerd, waaronder de grote regionale infrastructurele projecten RijnGouwelijn-West, RijnlandRoute en de Noordelijke Ontsluiting Greenport. Wat het laatste project betreft is na lange studie en trechtering door de bestuurlijk trekkers (de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland en minister van Verkeer en Waterstaat), in overleg met de regio, gekozen voor de variant Zoeken naar Balans (zie bijlage 2), welke vanaf de A4, via Voorschoten ten zuiden van de Leidse wijk Stevenshof naar de A44 loopt, daarmee samen naar het noorden afbuigt om vervolgens verder te gaan als verbrede N206 naar Katwijk. De totale kosten van deze variant bedragen 844 miljoen (inclusief 65 miljoen voor de verbreding van de A4 tussen Leiden en Den Haag). De minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd hiervan 50%, zijnde 422 miljoen van het totaal, voor zijn rekening te nemen. Omdat de andere 422 miljoen niet direct beschikbaar zou komen (inclusief BTW was er slechts 165 miljoen van provincie en regio beschikbaar), is eind 2009 besloten te bestuderen of een gefaseerde aanleg mogelijk zou zijn. Bij het Bestuurlijk Overleg over het Meerjaren programma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) van mei 2010 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland afspraken gemaakt over de faseringsvarianten die intussen waren uitgewerkt. Daarbij werd besloten alleen nog rekening te houden met twee varianten:

- variant A (bijlage 3), waarbij vooralsnog gebruikt zou worden gemaakt van de bestaande infrastructuur door Leiden, maar waarbij wel de toegang tot die infrastructuur vanaf het Rijkswegennet zou worden verbeterd
- variant F (bijlage 4), waarbij het gehele tracé van Zoeken naar Balans wordt gerealiseerd, met een versobering tot 2x1 rijstrook in plaats van 2x2 rijstroken, en met minder vergaande inpassingsmaatregelen.

Afgesproken is dat de definitieve keuze uiterlijk op 1 december 2010 gemaakt moet worden. Daarbij heeft de minister toegezegd dat het gehele bedrag aan rijksgeld beschikbaar zou komen in de eerste fase, waarbij overigens wel moest worden uitgegaan van de omstandigheid dat de 65 miljoen voor de A4 in ieder geval van de 422 miljoen wordt afgetrokken, zodat 357 miljoen voor de eigenlijke RijnlandRoute beschikbaar is. In totaal is daarmee een bedrag van 522 miljoen bijeengebracht, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Financier	**Excl. BTW**	**Incl. BTW**
Rijk (excl. verdubbeling A4)	300	357
Provincie	101	120
Holland Rijnland	37,5	45
Totaal (afgerond)	438	522

In vergelijking met de beschikbare gelden waren de kosten voor de beide overgebleven varianten als volgt:

	Variant A	**Variant F**
Beschikbaar	+ 522	+ 522
Kosten fase 1	- 262	- 655
Saldo na fase 1	+ 260	- 139
Kosten fase 2	- 601	- 213

Dat betekent dat voor variant A wel voldoende middelen aanwezig zijn, maar voor F nog niet. Daar staat tegenover dat variant A weinig tot geen oplossingen biedt voor de verkeersproblematiek en dat die om die reden weinig aanlokkelijk is. Variant F biedt tot 2020 naar verwachting wel voldoende ruimte om het verkeer af te wikkelen, maar past nog niet binnen de financiële mogelijkheden.

Het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland was tevreden over de inzet van de provincie Zuid-Holland in de gesprekken met het Rijk, maar werd ongerust toen bleek dat er bij het College van Gedeputeerde Staten grote aarzelingen ontstonden over de betaalbaarheid van F. Daarop is door het DB van Holland Rijnland op 24 juni 2010 een brief gestuurd aan het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, met een voorstel om het resterende tekort bij de F-variant te dekken. Het voorstel behelsde het volgende:

- De regiogemeenten betalen een extra bijdrage van € 37,5 mln. (€ 45 mln. incl. BTW)
- De RijnGouwelijn-West wordt eveneens gefaseerd en gaat vooralsnog niet verder dan Katwijk, zodat de vrijkomende middelen kunnen worden ingezet voor de RijnlandRoute (verwachte middelen: € 78 mln.)

- We rekenen de toegezegde bijdrage vanuit het bedrijfsleven mee (€5 mln.)
- We gaan uit van een bijdrage vanuit de grondexploitatie Valkenburg (€ 10 mln., bedoeld voor de RijnGouwelijn)
- We gaan ervan uit dat de provincie haar eigen ambtelijke kosten dekt (volgens inschatting van de provincie, ca. 35 miljoen, welke niet in de berekening hiervoor is meegenomen).
- Door het gebruik van een innovatieve vorm van aanbesteding, waarbij alleen het tracé globaal wordt beschreven en het bedrag wordt gefixeerd en de keuze in principe valt op het beste ontwerp voor dit bedrag.

Belangrijke bouwstenen in dit financieringsvoorstel zijn de extra bijdrage vanuit Holland Rijnland en de fasering van de RijnGouwelijn-West. Het eerste element vormt de kern van dit voorstel. Hier komen we hierna op terug.

Naast varianten A en F hebben we inmiddels kennis kunnen nemen van een burgerinitiatief, waarvoor de naam Churchill Avenue wordt gebruikt (zie bijlage 5). Het totale concept is interessant, maar kost volgens de initiatiefnemers circa 995 miljoen euro en is daarmee nog duurder dan Zoeken in Balans, waarvoor al niet voldoende middelen beschikbaar zijn. Inmiddels hebben de initiatiefnemers echter ook enkele faseringsvarianten uitgewerkt, waarvan één variant (scenario 3 genaamd) interessant genoeg is bevonden om hier weer te geven. In vergelijking met de eerder genoemde A en F-variant komt de cijfermatige onderbouwing er als volgt uit te zien:

	Variant A	**Variant F**	**Churchill Avenue**
Beschikbaar	+ 522	+ 522	+ 522
Bio Science Park-ontsluiting			+ 30
Kosten fase 1	- 262	- 655	- 738
Saldo na fase 1	+ 260	- 139	- 186
Kosten fase 2	- 601	- 213	- 200
Saldo totaal	- 341	- 352	- 386

Afgesproken is dat de varianten A en F verder worden onderzocht. De inmiddels gedekte 30 miljoen voor de ontsluiting Bio-Science Park kan bij de Churchill-Avenue worden meegerekend, omdat het een integraal onderdeel van het ontwerp vormt.

Op 15 september 2010 heeft binnen de regio een collegewerkconferentie plaatsgevonden over de Rijlandroute, de financiering en de te volgen gedragslijn, alsmede over de RijnGouwelijn-West en de Noordelijke Ontsluiting Greenport. Tijdens deze conferentie heeft ons Dagelijks Bestuur, gehoord hebbende de discussie, de contouren van een voorstel geformuleerd. Op 22 september is dat voorstel tijdens een raadsledenbijeenkomst gepresenteerd. Het gaat daarbij om de volgende elementen:

- Variant A heeft geen draagvlak, want het heeft te weinig verkeersoplossend vermogen en er is geen uitzicht op realisatie van de tweede fase.
- De F-variant is haalbaar, als de provinciale gelden van de RijnGouwelijn-West voor wat betreft het tracédeel tussen Katwijk en Noordwijk worden verschoven naar de RijnlandRoute en de regio bereid is 37,5 miljoen (45 miljoen incl. BTW) aanvullend te betalen.
- Churchill Avenue is interessant en geniet de voorkeur, indien deze variant:

Holland Rijnland
waar de Randstad tot bloei komt

  - financieel minimaal vergelijkbaar wordt met de eerste fase van de F-variant (hetgeen dus inhoudt: bezuiniging op de uitvoeringskosten en/of extra inkomsten).
  - verkeers- en milieutechnisch minimaal even goed is als de eerste fase van de F-variant.
- Vanuit de gemeente Voorschoten (en mogelijk ook Wassenaar/Haaglanden) wordt een extra bijdrage verwacht om Churchill Avenue financieel minimaal vergelijkbaar te maken met de F-variant.
- Financiering van de extra regionale bijdrage van 37,5 mln: de gemeenten Leiden en Katwijk hebben het grootste belang bij deze infrastructuur en betalen samen 25 mln. (naar rato van het inwonersaantal)
- De rest van de bijdrage (12,5 mln.), zal worden verdeeld conform de verdeling van de huidige RIF-bijdragen.
- De bijdrage van 37,5 mln. uit RIF voor de Noordelijke Ontsluiting Greenport is hard
- De regio zet zich in voor een harde provinciale toezegging en inzet vanuit Noord-Holland, voor de huidige set van maatregelen in het bollengebied

	Variant A	**Variant F**	**Churchill Avenue**
Beschikbaar	+ 522	+ 522	+ 522
Bio Science Park ontsluiting			+ 30
Kosten fase 1	- 262	- 655	- 738
Saldo na fase 1, voor voorstel aanvulling HR	+ 260	- 133	- 186
Extra bijdrage Holland Rijnland (2e tranche)	+ 45	+ 45	+ 45
Fasering RijnGouwelijn-West	+ 78	+ 78	+ 78
bedrijfsleven	+ 5	+ 5	+ 5
Saldo na fase, incl. voorstel aanvulling HR	+ 388	- 5	- 58*
Kosten fase 2	601	- 213	- 200
Saldo totaal	- 213	- 218	- 258

* Doordat de provincie in een eerdere fase uitgegaan is van een iets versoberde variant van F (van 650 mln.) resteert hier een tekort van 5 mln. Dat tekort willen we neerleggen bij de provincie. Of mogelijk biedt de marktconsultatie hier een oplossing voor.
** Het tekort van 53 mln. bij de gefaseerde Churchill Avenue, moet worden verkleind door intensief te kijken naar mogelijke versoberingen op dit tracé en naar aanvullende financiering, bijvoorbeeld vanuit grondopbrengsten (door Voorschoten, Wassenaar en Haaglanden).

Beoogd effect:
Het haalbaar krijgen van de financiering van een gefaseerde RijnlandRoute (variant F of Churchill Avenue).

Argumenten:

1.1 *De RijnlandRoute is noodzakelijk voor de verbetering van de bereikbaarheid in Holland Rijnland en randvoorwaardelijk voor de ruimtelijke ontwikkelingen (m.n. woningbouw)*
Zonder RijnlandRoute kan een groot deel van de ruimtelijke opgaven niet worden ontwikkeld (eerste bewegen, dan bouwen). Het is van groot belang dat er snel wordt begonnen met de realisering. Wanneer er nu geen besluit ligt, is het goed mogelijk dat het Rijk haar reservering voor de RijnlandRoute ongedaan maakt. Het is dus nu of nooit.

1.2 Met een extra regionale bijdrage van 37,5 mln. komt een gefaseerde RijnlandRoute binnen bereik
Door als regio een extra bijdrage te leveren aan de RijnlandRoute, wordt niet alleen het tekort kleiner maar geven we als regio ook aan hoe belangrijk wij dit project vinden. Aangezien de provincie de regio om deze bijdrage heeft gevraagd, wordt zij in de positie gebracht om geneigd te zijn dit gebaar volgen.

1.3 *Door de grote bijdrage van Leiden en Katwijk en het verlengen van het RIF na 2022, wordt het beslag op de gemeentelijke financiën zo klein mogelijk gehouden*
Het Dagelijks Bestuur is zich terdege bewust van het feit dat een extra financiële bijdrage in deze tijden van bezuinigen, lastig is. Het gaat hier dan ook om een majeur en prijzenswaardige bijdrage van beide gemeenten. Door de grote bijdragen van de gemeenten Leiden en Katwijk is het totaal bedrag dat de gemeenten gezamenlijk moeten dragen, nog slechts een derde van het geheel. En door de opbouw van dit bedrag naar de toekomst te verplaatsen – na de afronding van het huidige RIF – is de druk op de huidige begroting gering.

2.1 Het tekenen van een bestuursovereenkomst vormt de opmaat naar het aanpassen van het RIF
Er is voor gekozen om het RIF niet direct aan te passen, maar eerst een bestuursovereenkomst op te stellen tussen de 12 betrokken gemeenten. Dat wil dus zeggen dat de gemeenten Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop en Rijnwoude deze bestuursovereenkomst niet ondertekenen.
In de overeenkomst worden de extra bijdragen geregeld. Met deze stap kan op korte termijn (voor 1 december) het commitment van de twaalf ondertekenende gemeenten worden duidelijk gemaakt; de aanpassing van het RIF neemt een langere periode in beslag. Bij goedkeuring door de gemeenteraden, zal deze bestuursovereenkomst tijdens de Algemene Bestuursvergadering op 30 november 2010 worden ondertekend.

3.1 Holland Rijnland koppelt haar bijdragen aan de varianten F en Churchilllaan Avenue
De voorkeursvariant van de regio is de gefaseerde Churchilllaan Avenue, mits financieel minimaal en milieu- en verkeerstechnisch minimaal vergelijkbaar met variant F. Voorstel van de regio is om voor 1 december 2010 aan het Rijk een businesscase voor variant F en Churchilllaan Avenue aan te bieden en de keuze voor een variant te maken nadat de 2^{e} fase MER van de provincie gereed is (naar verwachting in maart 2011).

3.2 De gemeente Voorschoten onderzoekt de mogelijkheden voor een extra financiële bijdrage om de Churchill Avenue financieel minimaal vergelijkbaar te maken met variant F
De gemeente Voorschoten heeft toegezegd dat, om de Churchill Avenue financieel vergelijkbaar te maken met variant F, zij nagaat in hoeverre er een financiële bijdrage geleverd kan worden. Idee daarachter is dat Voorschoten profiteert van deze variant

doordat er geen weg door de gemeente komt, en doordat het reeds geruime tijd gereserveerde tracé gebruikt kan worden voor vastgoedontwikkeling. De opbrengsten daarvan kunnen in worden gezet voor de financiering. Mogelijk geledt dot ook voor andere gemeenten.

Kanttekeningen/risico's:

1.1 *Renterisico's*
Holland Rijnland kan gelet op haar beperkte middelen geen renterisico's dragen. In 2015 zal de het bedrag van 12,5 miljoen worden onttrokken aan de geldmarkt. Op dat moment is het rentepercentage bekend en aan de hand daarvan wordt bepaald welke bedragen de gemeenten in de jaren 2023 en 2024 en misschien ook nog 2025 moeten bijdragen.

2.1 Churchill Avenue is (nog) niet opgenomen in de IBHR
Het burgerinitiatief Churchill Avenue is eind augustus pas in gefaseerde vorm doorgerekend. Provinciale Staten toonde interesse in deze variant, waardoor die is opgenomen in de 2e fase MER. Ook Holland Rijnland is geïnteresseerd in deze variant. Het Rijk wil echter niet nog een variant toevoegen aan de afspraak uit het BO MIRT van mei 2010 en houdt momenteel nog vast aan de varianten A en F.

2.2 *Op 1 december loopt de toezegging van het rijk om middelen te reserveren af*
Momenteel heeft het Rijk een toezegging gedaan om 50% te financieren van een gefaseerde variant van Zoeken naar Balans: A of F. Opdracht is om voor 1 december te komen met een (financieel en technisch) haalbare en acceptabele (lees: gedragen) oplossing. Als die er niet zijn houdt het Rijk de mogelijkheid open dat de gereserveerde middelen, ergens anders voor in worden gezet.

2.3 Financiering van Noordelijke Ontsluiting Greenport door provincie Zuid-Holland verdient aandacht
Als regio hebben wij in het RIF 37,5 mln. gereserveerd voor de Noordelijke Ontsluiting Greenport (NOG). Die reservering blijft vanzelfsprekend staan. Daarnaast is er een reële dreiging dat de provincie op haar begroting zoekt naar middelen om het gat voor de RijnlandRoute te dichten en uit komt bij de provinciale reservering van de NOG. Dat dient te worden voorkomen. Het Dagelijks Bestuur zal zich hiertoe tot het uiterste inspannen naar de provincie toe.

Financiën:
De regionale bijdrage zorgt er voor dat het financiële gat voor de varianten F en Churchill Avenue voor een deel wordt gedicht. Tevens zorgt deze bijdrage er voor dat de provincie ook geneigd is te kijken naar aanvullende financiering van het tracé.
Directe consequentie voor de regio is hierbij dat het RIF wordt aangevuld met 37,5 miljoen euro. Dit bedrag zou op 1 januari 2016 beschikbaar moeten zijn. Voor de gemeenten Leiden en Katwijk betekent dit dat er in 2016 reeds een bedrag beschikbaar moet zijn en voor de andere gemeenten dient er in 2023 en 2024 een bijdrage geleverd te worden volgens de RIF-systematiek.

In totaal zal er in die periode meer geld verzameld moeten worden, dan er wordt uitgegeven. Dat heeft te maken met het feit dat deze extra bijdrage van de regio naar alle waarschijnlijkheid in 2015/2016 moet worden gerealiseerd. De bijdragen die in 2023/2024 worden ontvangen moeten dus worden voorgeschoten. De exacte duur van de verlenging zal afhangen van de rentestand en wordt bepaald op het moment dat daarover meer duidelijkheid bestaat (uiterlijk in 2015).

Holland Rijnland
waar de Randstad tot bloei komt

Communicatie:
Op 22 september heeft er een raadsledenbijeenkomst plaats gevonden, waarin alle raadsleden in de regio zich konden laten informeren over de grote regionale projecten in de regio. Door het zo snel mogelijk indienen van dit voorstel in de gemeenteraden, is er tijd om het besluit voor te bereiden op lokaal niveau voordat het op 30 november in het Algemeen Bestuur wordt besproken.

Evaluatie:
Na onderhandelingen met Rijk en provincie moet blijken of de aanleg van de RijnlandRoute dichterbij is gekomen.

Bijlagen:
Bijlage 1: Bestuursovereenkomst
Bijlage 2: Zoeken naar Balans
Bijlage 3: Variant A
Bijlage 4: Variant F
Bijlage 5a: Churchill Avenue, fase 1
Bijlage 5b: Churchill Avenue, na fase 2 (volledig)

Bijlage 1:

Overeenkomst Aanvullende Bijdrage Regionaal Investeringsfonds Holland Rijnland

PARTIJEN:

1.1 Het Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland

Het Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland, te deze ingevolge artikel 21, lid 3 van de Gemeenschapellijke regeling Holland Rijnland vertegenwoordigd door haar voorzitter, H.J.J. Lenferink, handelend ter uitvoering van een besluit van het Algemeen Bestuur d.d....

hierna te noemen: "Holland Rijnland"

1.2 De Deelnemende gemeenten

De volgende aan de "Gemeenschappelijke regeling Holland Rijnland" deelnemende gemeenten:

- de gemeente Hillegom
- de gemeente Kaag en Braassem
- de gemeente Katwijk
- de gemeente Leiden
- de gemeente Leiderdorp
- de gemeente Lisse
- de gemeente Noordwijk
- de gemeente Noordwijkerhout
- de gemeente Oegstgeest
- de gemeente Teylingen
- de gemeente Voorschoten
- de gemeente Zoeterwoude,

ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de aan het slot van deze overeenkomst voor elke gemeente vermelde persoon,

hierna te noemen: "(de) Deelnemende Gemeenten".

De ondergetekenden sub 1.1 en sub 1.2, hierna gezamenlijk ook te noemen: "(de) Partijen"

OVERWEGENDE:

1. dat op 19 december 2007 de twaalf gemeenten die toen deel uitmaakten van Holland Rijnland een overeenkomst hebben gesloten waarin is vastgelegd dat een Regionaal Investeringsfonds (RIF) wordt opgericht;

2. dat op 19 december 2007 (wijziging hiervan op 17 februari 2010) de Beheersverordening Regionaal Investeringsfonds Holland Rijnland (hierna: de beheersverordening) door het Algemeen Bestuur is vastgesteld en dat de Gemeenschappelijke regeling hierop is aangepast;

3. dat het doel is van het Regionaal Investeringsfonds (hierna: het fonds) het mede financieren door Holland Rijnland van de kosten die verbonden zijn aan de uitvoering van de volgende vijf regionale projecten op het gebied van ruimtelijk-economische ontwikkeling, infrastructuur en landschap:

a. de Rijnlandroute (de wegverbinding tussen de A4 en de N206);
b. de RijnGouwelijn (hoogwaardig openbaar vervoer verbinding tussen Gouda en de kust voor zover het betreft het traject van deze verbinding tussen Leiden en de kust bij Katwijk en Noordwijk);
c. de noordelijke verbinding tussen de N206 en de A44 of A4;
d. het Offensief van Teylingen voor de versterking van de Greenport;
e. de realisatie van het regionale groenprogramma (inclusief projecten in het Groene Hart).

4. dat voor de medefinanciering aan deze projecten in totaal een bedrag van € 142,5 mln. in vijftien jaar wordt gespaard;

5. dat het merendeel van de uitvoeringskosten van deze vijf regionale projecten voor rekening zullen komen van het Rijk en de provincie Zuid-Holland en dat het Rijk dan wel de provincie Zuid-Holland ten aanzien van één of meerdere van deze projecten als projectverantwoordelijke zal optreden;

6. dat voor de diverse projecten nadere afspraken gemaakt en vastgelegd moeten worden tussen Holland Rijnland, de provincie Zuid-Holland en/of het Rijk over onder meer de onderlinge verdeling van de aan genoemde vijf regionale projecten verbonden uitvoeringskosten;

7. dat in het overleg tussen de bestuurlijke trekkers tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) van 10 mei 2010 is gebleken dat voor de projecten Rijnlandroute en RijnGouwelijn-West een tekort is op het geraamde projectbudget;

8. dat de bestuurlijke trekkers hebben afgesproken de Rijnlandroute gefaseerd aan te leggen waarbij twee uitvoeringsscenario's aan de orde zijn, te weten varianten A of F;

9. dat tevens is afgesproken dat voor 1 december een haalbare en acceptabel voorstel moet liggen voor een uitvoeringsscenario, dus scenario A of F, en dat anders de rijksbijdrage wordt heroverwogen;

10. dat het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland bij brief van 24 juni 2010, en de colleges van Holland Rijnland bij de collegewerkconferentie van 15 september 2010 hebben aangegeven variant A onacceptabel te vinden;

11. dat in het kader van de MER is gebleken dat het tracé van de Churchilllaan Avenue in gefaseerde vorm in ieder geval in de Tweede Fase MER wordt meegenomen en dat de regio dit tracé financieel steunt wanneer deze financieel en verkeers- en milieutechnisch minimaal vergelijkbaar is met variant F;

12. dat voor variant F een tekort resteert van € 88 mln. en voor een gefaseerde variant van de Churchilllaan Avenue een tekort van 141 mln.

13. dat er om dit tekort mede te dekken een aanvullende bijdrage van de regio is gevraagd;

PARTIJEN VERKLAREN HET VOLGENDE TE ZIJN OVEREENGEKOMEN:

Artikel 1: Verhogen regionale bijdrage aan de Rijnlandroute

1. De regio verhoogt haar regionale bijdrage aan het project Rijnlandroute met € 37,5 miljoen zodat de regio in totaal € 75 miljoen meefinanciert aan het project.

2. Deze extra bijdrage moet uiterlijk in 2015 uitgekeerd kunnen worden uit het fonds.

3. Deze extra bijdrage is alleen bestemd voor de varianten Zoeken naar Balans zoals deze in de rapportage van de Integrale Benadering Holland Rijnland van mei 2010 (Rapport Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit) is weergegeven, waarin de Rijnlandroute wordt aangelegd over het N11 tracé (zie bijlage 3 van het AB-voorstel), danwel de gefaseerde variant F hiervan (zie bijlage 4 van het AB-voorstel), of de Churchilllaan Avenue zoals deze momenteel in de Tweede Fase MER van de provincie wordt meegenomen danwel een gefaseerde variant hiervan (zie bijlage 5 van het AB-voorstel), mits deze laatste variant financieel vergelijkbaar is en verkeers- en milieutechnisch tenminste vergelijkbaar is met variant F.

4. De voorkeur van de regio voor een tracé komt in het Algemeen Bestuur aan de orde nadat de tweede fase MER is afgerond en pas daarna kan de bijdrage van de regio via de procedure zoals die in de huidige verordening is opgenomen, tot stand komen (conform artikel 9 van de Beheersverordening).

Artikel 2: Ophoging voeding van het fonds

1. Om de bijdrage zoals bedoeld in artikel 1 te realiseren wordt de voeding van het fonds met de volgende bijdragen verhoogd:
   a) de gemeente Leiden en Katwijk dragen op 1 april 2015 samen € 25 mln. euro bij naar rato van inwonersaantal (CBS, peildatum 1-1-2010), hetgeen neerkomt op een bijdrage van € 16.372.700,- door Leiden en van € 8.627.300 door Katwijk;
   b) de deelnemende gemeenten dragen € 12,5 mln. bij conform de verdeelsystematiek zoals die in bijlage 1 van de beheersverordening is vastgelegd.

2. Verlenging voeding van het fonds:
   Het resterende bedrag van € 12,5 mln. zal door alle 12 RIF-gemeenten worden bijeengebracht door de huidige RIF-systematiek tot na 2022 te verlengen met een periode die nodig is om €12,5 mln. in 2015 te realiseren (naar schatting twee jaar). De exacte duur van de verlenging zal afhangen van de rentestand en zal worden vastgesteld op het moment dat hierover meer duidelijkheid bestaat, maar uiterlijk in 2015.

3. Wijze van betaling van de eenmalige extra bijdrage aan het fonds door de gemeenten Leiden en Katwijk:
   De eenmalige extra bijdrage door de gemeenten Leiden en Katwijk zoals bedoeld in artikel 2, lid 1a wordt uiterlijk 1 april 2015 door beide gemeenten overgemaakt op de daarvoor bestemde rekening.

4. Wijze van betaling van de eenmalige extra bijdrage aan het fonds door de Deelnemende Gemeenten:
   De betaling van de extra bijdrage aan het fonds door de Deelnemende Gemeenten zoals bedoeld in artikel 2, lid 1b geschiedt conform de betaling zoals dat is vastgelegd in de Beheersverordening.

Artikel 3: Restitutie

5. Restitutie bij niet doorgaan van het project:
   Wanneer het project niet doorgaat gelden dezelfde regels voor restitutie zoals die zijn vastgelegd in artikel 14 van de Beheersverordening.

Artikel 4: Wijzigen verordening

Door het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland zal de voorgestelde wijziging zoals in artikel 2 van deze overeenkomst is bedoeld, in de beheersverordening worden verwerkt. Deze aanpassing zal uiterlijk in maart 2011 aan het Algemeen Bestuur worden voorgelegd ter besluitvorming.

Artikel 5: Slotartikel

1. Beëindiging overeenkomst:
   Deze overeenkomst zal zijn beëindigd nadat door Holland Rijnland de in artikel 4 van deze overeenkomst bedoelde wijziging in de beheersverordening volgens de daartoe geëigende procedure is verwerkt.

2. Mogelijke afwijking van deze overeenkomst door Holland Rijnland:
   Tot aan het moment van beëindiging van deze overeenkomst, ingevolge het bepaalde in het voorgaande lid, is het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland gerechtigd bij unanimiteit te besluiten van het bepaalde in deze overeenkomst af te wijken. Tevens is hiervoor goedkeuring vereist van de colleges van alle Deelnemende Gemeenten.

   Een dergelijke afwijking kan voor Holland Rijnland (bijvoorbeeld) noodzakelijk zijn om de onderhandelingen over de vijf regionale projecten met het Rijk en/of de provincie Zuid-Holland met succes te kunnen afronden.

Aldus overeengekomen en in dertienvoud ondertekend op ..... te .....

Het Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland

. . . . . .

De gemeente Hillegom

. . . . . .

De gemeente Kaag en Braassem

. . . . . .

De gemeente Katwijk

. . . . . .

De gemeente Leiden

. . . . . .

De gemeente Leiderdorp

. . . . . .

De gemeente Lisse

. . . . . .

De gemeente Noordwijk

. . . . . .

De gemeente Noordwijkerhout

. . . . . .

De gemeente Oegstgeest

. . . . . .

De gemeente Teylingen

. . . . . .

De gemeente Voorschoten

. . . . . .

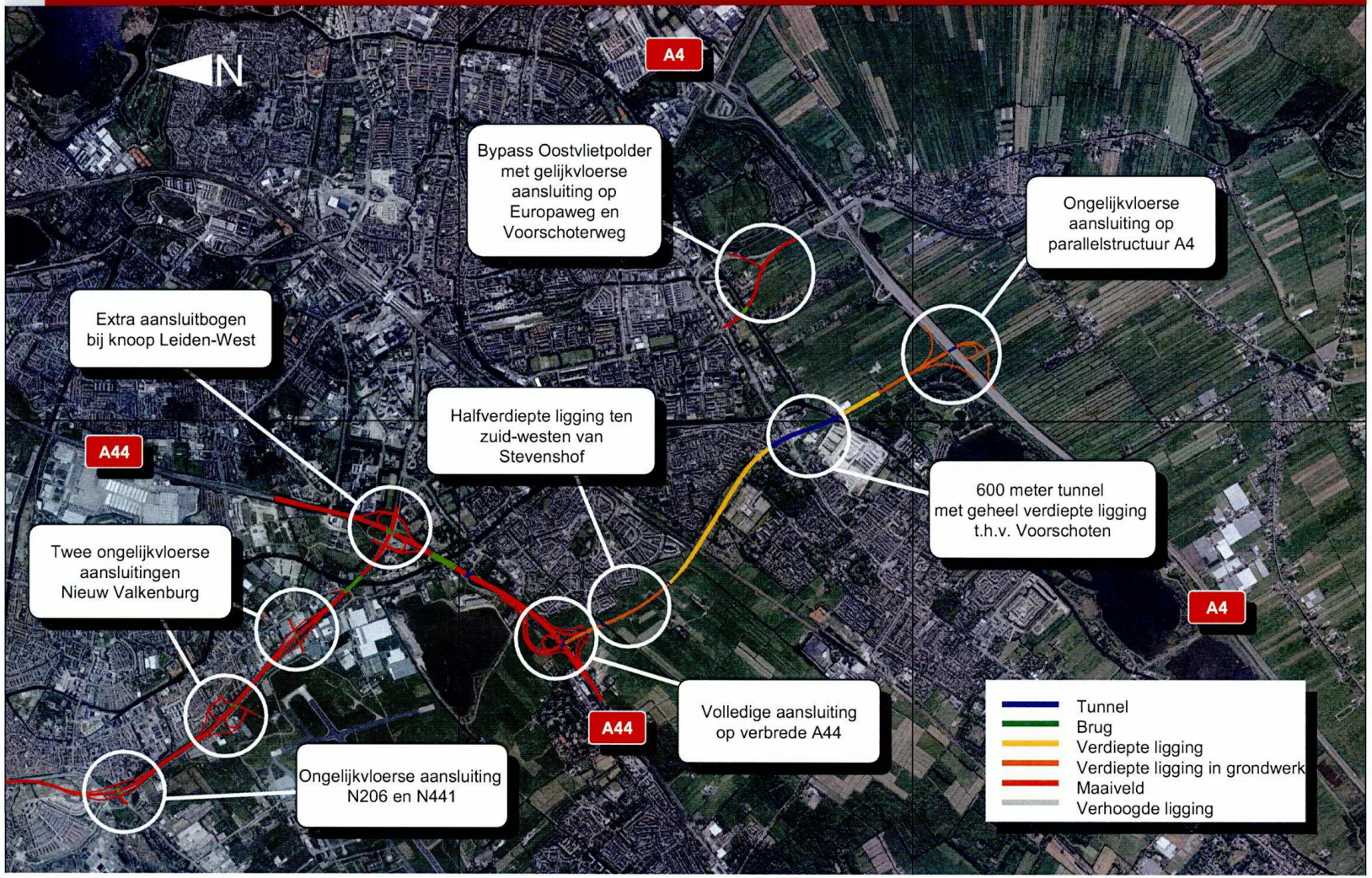
De gemeente Zoeterwoude

. . . . . .

Bijlage 2

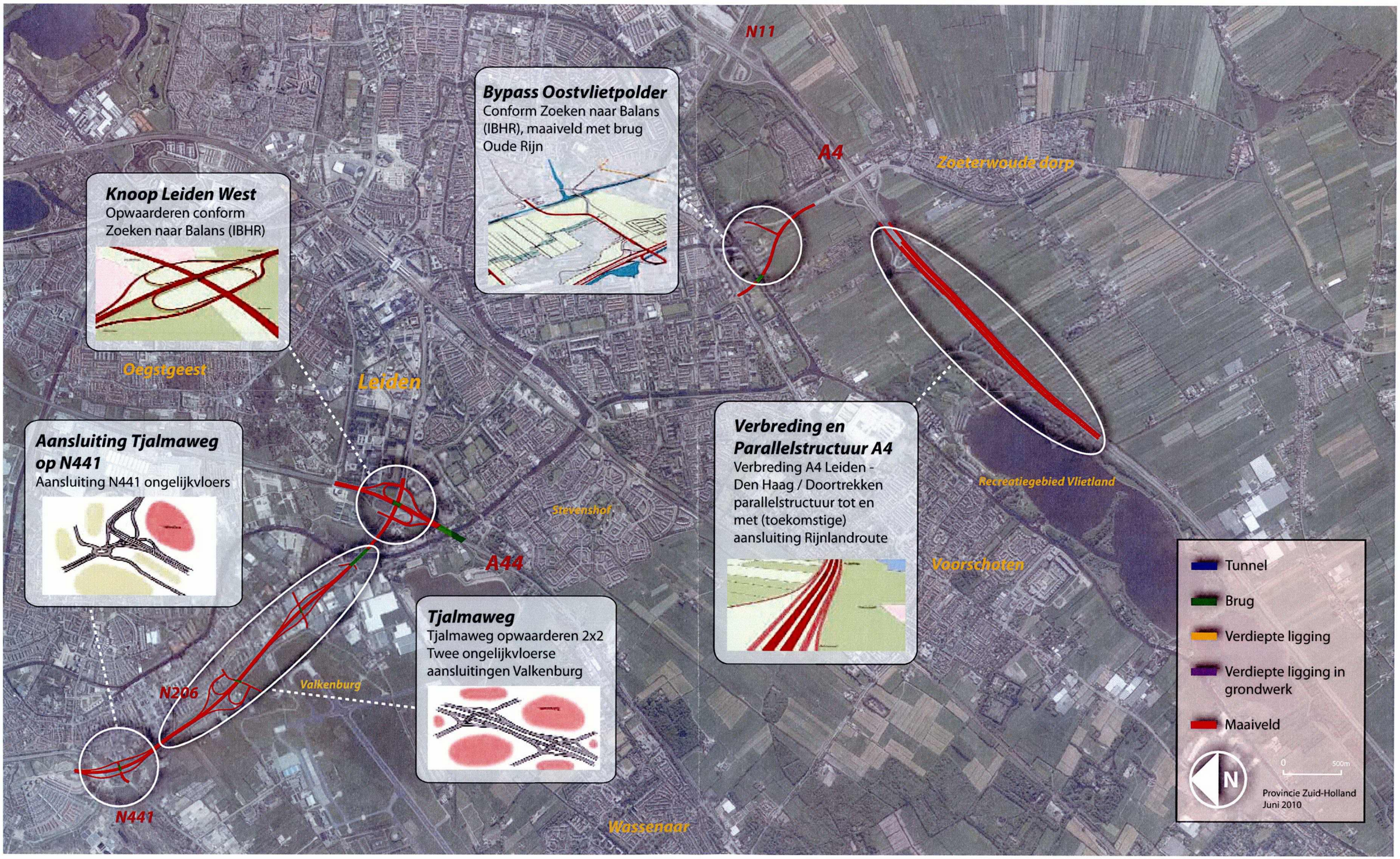
Zoeken Naar Balans

Ontwerp



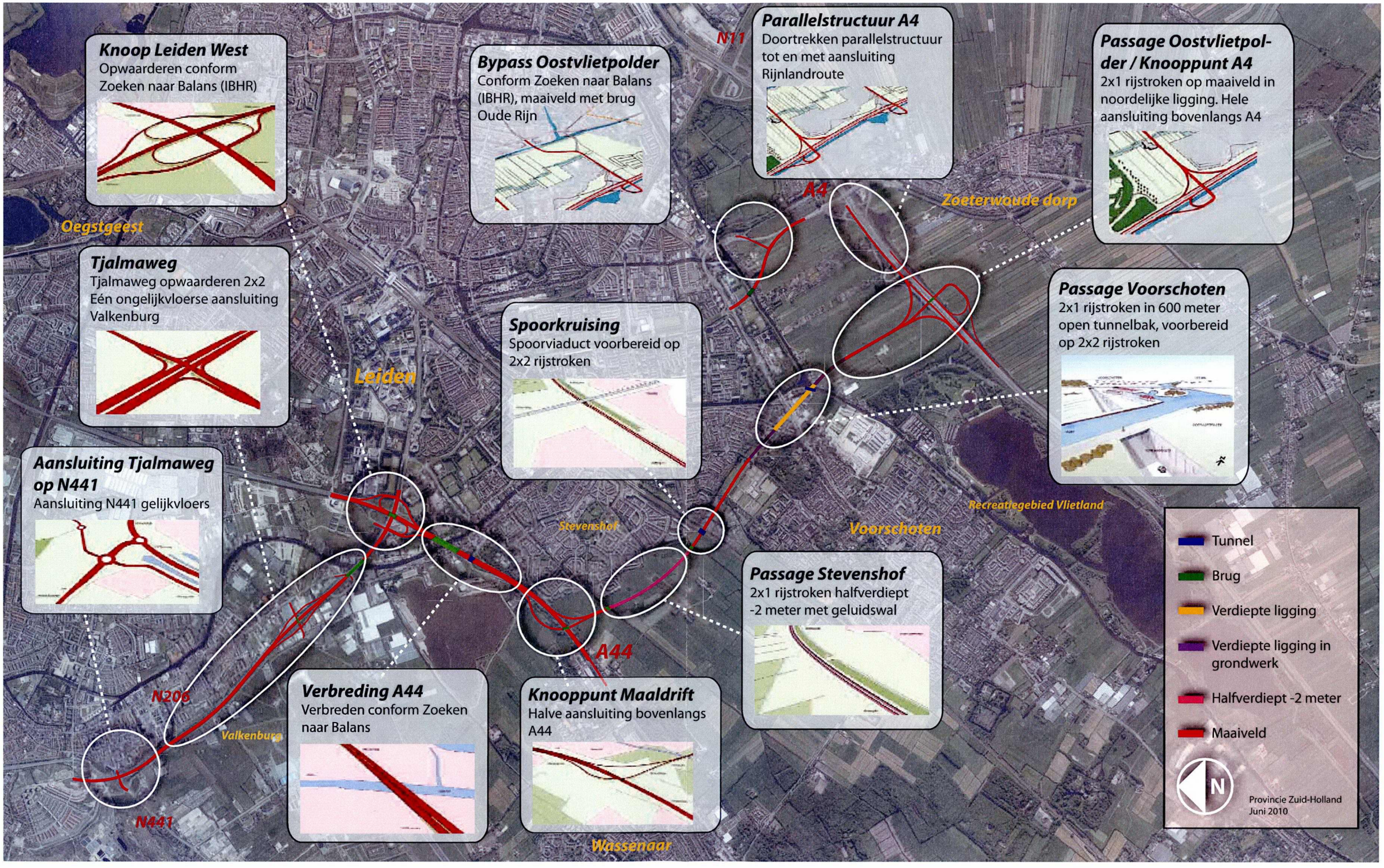
Bijlage 3

RijnlandRoute variant Zoeken naar Balans A

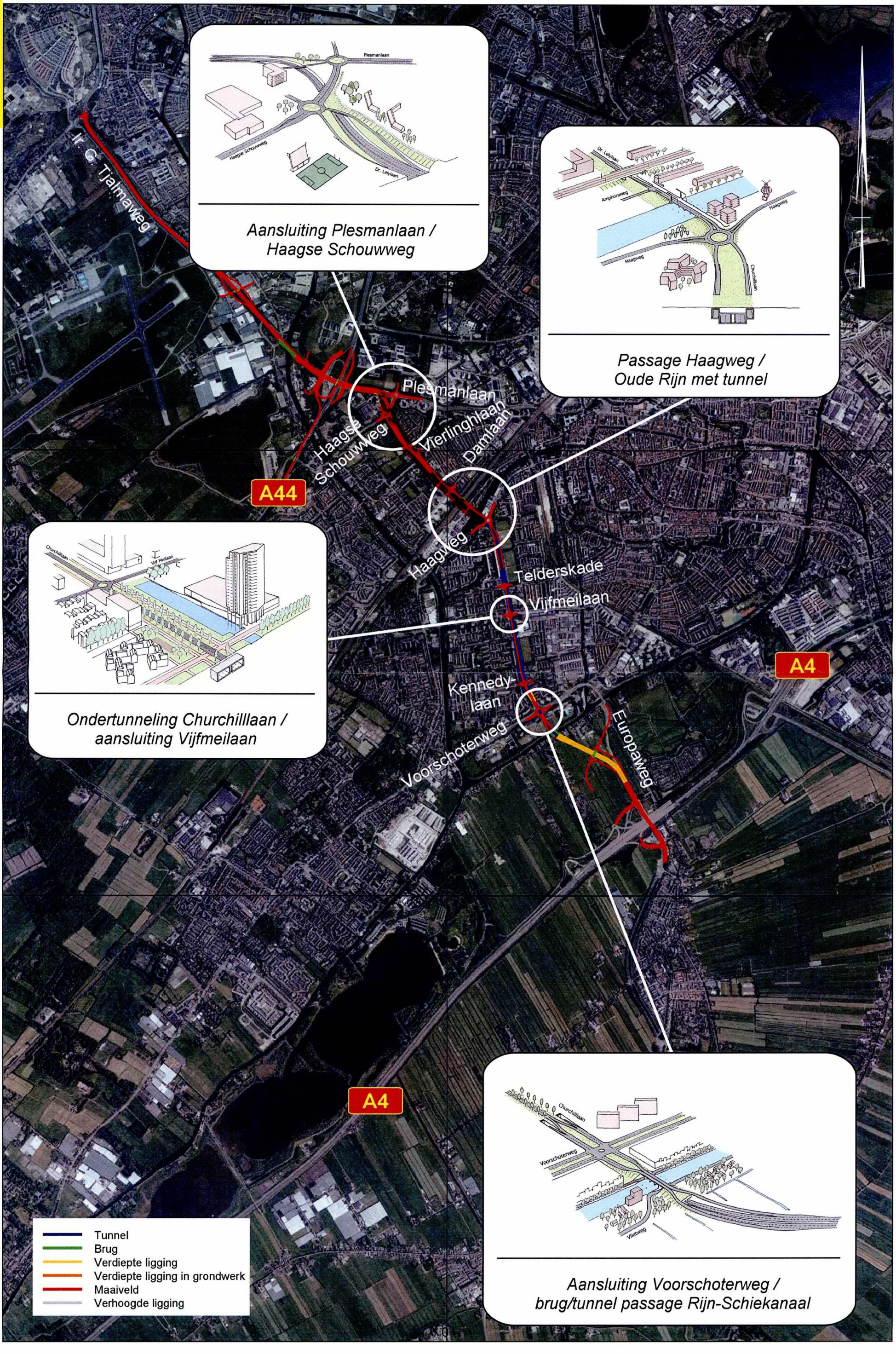


Bijlage 4

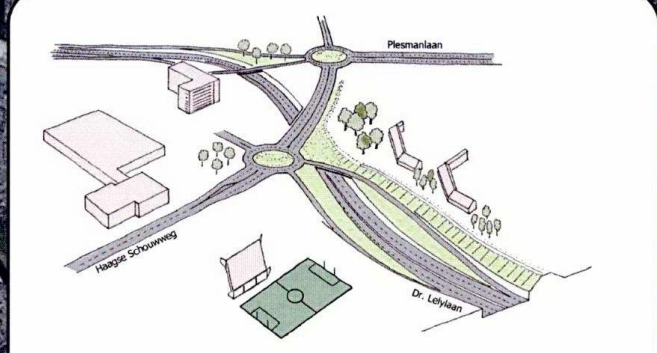
RijnlandRoute variant Zoeken naar Balans F



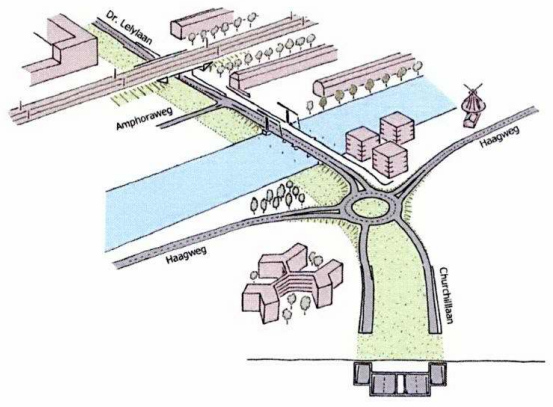
Bijlage 5 A


Ir. C. Tjalmaweg
Plesmanlaan
Haagse Schouwweg
Dr. Lelylaan
Aansluiting Plesmanlaan / Haagse Schouwweg
Dr. Lelylaan
Amphoraweg
Haagweg
Haagweg
Churchilllaan
Passage Haagweg / Oude Rijn met tunnel
Plesmanlaan
Haagse Schouwweg
Vierlinghlaan
Damlaan
A44
Haagweg
Telderskade
Vijfmeilaan
A4
Churchilllaan
Vijf Meilaan
Ondertunneling Churchilllaan / aansluiting Vijfmeilaan
Kennedy-laan
Voorschoterweg
Europaweg
Churchilllaan
Voorschoterweg
Vlietweg
Aansluiting Voorschoterweg / brug/tunnel passage Rijn-Schiekanaal
A4
Tunnel
Brug
Verdiepte ligging
Verdiepte ligging in grondwerk
Maaiveld
Verhoogde ligging

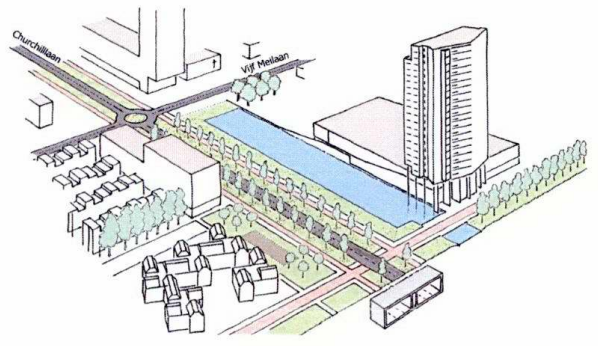
Bijlage 5 B



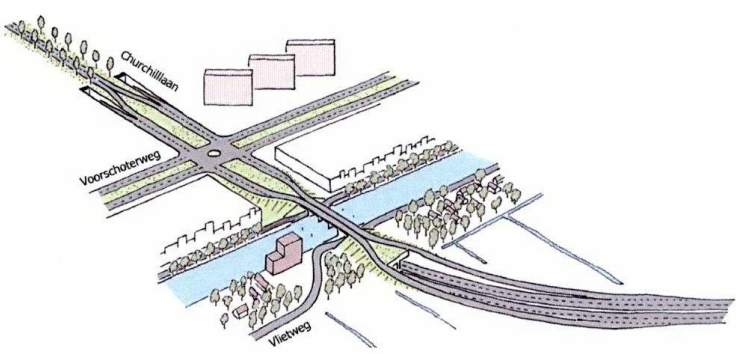
Aansluiting Plesmanlaan / Haagse Schouwweg



Passage Haagweg / Oude Rijn met tunnel



Ondertunneling Churchilllaan / aansluiting Vijfmeilaan



Aansluiting Voorschoterweg / brug/tunnel passage Rijn-Schiekanaal

Ir. G. Tjalmaweg
A44
Plesmanlaan
Haagse Schouwweg
Vierlinghlaan
Damlaan
Haagweg
Telderskade
Vijfmeilaan
A4
Kennedy-laan
Voorschoterweg
Europaweg
A4

Tunnel
Brug
Verdiepte ligging
Verdiepte ligging in grondwerk
Maaiveld
Verhoogde ligging