



Onder embargo tot
15 mei 2012 20.00 uur

Onderwerp

Tracékeuze RijnlandRoute

1 Ontwerpbesluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelet op:

Artikel 105, lid 1 van de Provinciewet;

Besluiten:

In te stemmen met de keuze van Gedeputeerde Staten voor het tracé Zoeken naar Balans van de RijnlandRoute en met het voortzetten van de procedure ter vaststelling van een provinciaal inpassingsplan voor die onderdelen van dit tracé die niet onder de Tracéwet vallen.

Den Haag,

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

voorzitter,

2 Toelichting

Ten behoeve van het besluit tot vaststelling van een provinciaal inpassingsplan waarmee het voorkeurstracé van de RijnlandRoute planologisch wordt vastgelegd, is in fasen een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Bij de vaststelling van de richtlijnen voor het MER 2^{de} fase in september 2010 hebben Provinciale Staten bepaald om, naast de overgebleven varianten uit de eerdere besluitvorming, ook het door burgers geïnitieerde Churchill Avenue tracé als te onderzoeken alternatief daarin op te nemen. Parallel hieraan is, conform afspraken met het rijk, de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit 2008 geactualiseerd.

Voor de uitwerking van de scope van het alternatief Churchill Avenue is nauw en constructief samengewerkt met de initiatiefnemers. Daarbij moet aangetekend worden dat over de scope van het alternatief, die in voornoemde rapporten is onderzocht, op enkele punten na overeenstemming is bereikt met de initiatiefnemers.

In december 2011 hebben Provinciale Staten de startnotitie voor het provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute vastgesteld. In deze startnotitie is rekening gehouden met twee opties voor de inhoud van het inpassingsplan, te weten het vastleggen van de eindbeelden van het tracé Zoeken naar Balans en van het tracé Churchill Avenue. Nu de Nota Voorkeursalternatief, het 2^e fase MER versie 2.0, de MKBA en de Regionaal Economische Effectenstudie (zie bijlagen) gereed zijn, kan gekozen worden welk alternatief in de volgende (inpassingsplan)fase verder uitgewerkt en geoptimaliseerd gaat worden.

Voorkeurstracé: waarom Zoeken naar Balans?

Gedeputeerde Staten hebben gekozen voor de optie Zoeken naar Balans. De onderbouwing van die keuze hebben zij verwoord in de Nota Voorkeursalternatief die als bijlage bij deze voordracht is gevoegd. Doorslaggevend in die keuze is dat het alternatief Zoeken naar Balans een robuust verkeerssysteem oplevert en daardoor een groter probleemoplossend vermogen bezit, waar het gaat om de verkeersafwikkeling, dan het alternatief Churchill Avenue. Daarbij komt dat Zoeken naar Balans toekomstvast is, daar waar berekeningen laten zien dat het tracé Churchill Avenue rond 2030 het verkeer niet meer adequaat kan afwikkelen. Hiermee draagt het alternatief Zoeken naar Balans meer bij aan de verwezenlijking van de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van het gebied rond de as Leiden - Katwijk. Voor de ontwikkeling van Valkenburg, de uitbouw van het Bio Science Park en de versterking van de positie van de Bollenstreek als Greenport, is een optimale bereikbaarheid immers een eerste vereiste.

Daarnaast is het alternatief Zoeken naar Balans aanzienlijk goedkoper met bovendien een veel gunstiger risicoprofiel. Ook zijn te zijner tijd de kosten voor beheer en onderhoud duidelijk lager. Hoewel het tracé Churchill Avenue in het MER naar voren komt als het meest milieuvriendelijke alternatief, zijn Gedeputeerde Staten van mening dat het verschil tussen beide alternatieven in effecten op het leefmilieu niet dusdanig zijn dat daaraan een argument ontleend kan worden dat opweegt tegen voornoemde motiveringen. Te meer daar al € 100 mln aan extra middelen zijn vrijgemaakt voor aanvullende inpassingsmaatregelen.

Samengevat zijn de hoofdargumenten voor de keuze van Zoeken naar Balans:

- Betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland.

- Het tracéalternatief is toekomstvast in 2030. Dit is bij Churchill Avenue niet het geval.
- Zoeken naar Balans is te optimaliseren binnen het beschikbare budget. Churchill Avenue kent een dekkingstekort van € 229 miljoen, zelfs als het extra inpassingsbudget uit het hoofdlijnenakkoord 2011-2015 voor dit alternatief beschikbaar zou zijn.
- De maatschappelijke baten zijn bijna twee keer zo hoog als de kosten (een factor 1,9). Bij Churchill Avenue is dit 1,3.
- Er is bij Zoeken naar Balans, in tegenstelling tot Churchill Avenue, geen discussie over interpretatie van de tunnelwet. Daarmee weten we dat Zoeken naar Balans in principe vergunbaar is.
- Dankzij Zoeken naar Balans komen er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bij. Dit zorgt ervoor dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld.

In het besef dat niet alle partijen in de regio dit besluit ondersteunen, zullen Gedeputeerde Staten, wanneer Provinciale Staten hiermee instemmen, een voorontwerp inpassingsplan in procedure brengen voor die delen van het tracé Zoeken naar Balans die niet onder verantwoordelijkheid van het rijk vallen. Met de Minister van IenM is overeengekomen dat zij in dat geval voor de desbetreffende onderdelen de procedure voor een tracébesluit op grond van de Tracéwet zal starten.

Gebiedsbudget en projectbudget

Om te kunnen bepalen of het eindbeeld van het alternatief Zoeken naar Balans realiseerbaar is, is het van belang eerst de omvang van het projectbudget voor de RijnlandRoute vast te stellen. Eerder heeft de Minister immers een zgn. gebiedsbudget toegezegd voor RijnlandRoute en RijnGouwelijn samen, ter grootte van € 722 mln (inclusief BTW). Met de Minister is op 15 mei j.l. overeenstemming bereikt over de verdeling van dit gebiedsbudget over beide projecten, te weten € 529 mln voor de RijnlandRoute en € 193 mln voor de RijnGouwelijn.

Tevens is met de Minister een nieuwe richting voor de scope van de RijnGouwelijn overeengekomen met een taakstellend projectbudget met inbegrip van de overheveling van € 153 mln uit de provinciale bijdrage aan het project RijnGouwelijn naar het projectbudget van de RijnlandRoute. Daarbij moet aangetekend worden dat over de scopewijziging van het project RijnGouwelijn nog overeenstemming met de regionale partijen waarmee eerder bestuursovereenkomsten zijn afgesloten, bereikt moet worden. Hierover zal volgens planning pas in het najaar zekerheid ontstaan. Provinciale Staten ontvangen over dit laatste onderwerp separaat nadere informatie.

Het projectbudget van de RijnlandRoute kan met deze aanpassingen vooralsnog vastgesteld worden op € 866 mln. (ex btw). Van de opbouw biedt onderstaande tabel een overzicht:

Projectbudget RijnlandRoute (prijspijl 2010 ex btw)		
Rijk (€ 529 incl. btw uit het gebiedsbudget)		€ 445 mln
Regio Holland Rijnland		€ 74 mln
Provincie Zuid-Holland		€ 347 mln
<i>MPI</i>	€ 94 mln	
<i>van RGL naar RLR</i>	€ 153 mln	
<i>extra middelen hoofdlijnenakkoord</i>	€ 100 mln	
Totaal		€ 866 mln

Voorkeursvariant en projectkosten: Zoeken naar Balans Optimaal

Binnen het beschikbare budget van 931 miljoen euro excl. BTW (inclusief € 100 miljoen voor inpassing uit het Hoofdlijnenakkoord 2011-2015), heeft Gedeputeerde Staten gezocht naar de optimale uitvoering van Zoeken naar Balans. Dit wordt de zogeheten uitvoeringsvariant: Zoeken naar Balans Optimaal. Zoeken naar Balans Optimaal bevat:

- Alle bovenwettelijke inpassingselementen van Zoeken naar Balans F (ongelijkvloerse kruising bij de Torenvlietslaan in Katwijk, halfverdiepte ligging langs Stevenshof, verdiepte ligging en tunnel van ca. 600 meter lengte in Voorschoten)
- Een verbinding die 2x2 rijstroken kent tussen de A4 en de A44
- Aanvullende inpassingsmaatregelen, gefinancierd vanuit de € 100 miljoen uit het Hoofdlijnenakkoord:
 - o Het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de N441, in combinatie met een tweede ongelijkvloerse aansluiting Valkenburg
 - o Een volledige aansluiting onderlangs op de A44 bij Maaldrift, zodat de aansluiting het landschap zo min mogelijk beïnvloedt
 - o Een verlenging van de tunnel bij Voorschoten, die daarmee ca. 950 meter lang wordt, waarbij de impact op Voorschoten wordt verkleind, danwel binnen het hiervoor beschikbare budget te realiseren inpassingsmaatregelen die in overleg met gebiedspartijen kunnen worden vastgesteld.
 - o € 5 miljoen voor de optimale inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de directe omgeving van de weg, maar ook naar de strook tussen het recreatiegebied Vlietlanden en de weg.
 - o Tijdens het uitwerken van het tracé op inpassingsplanniveau kan nader bepaald worden welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden ter waarde van in totaal € 25 miljoen.
- Een zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder, zonder aansluiting op de Voorschoterweg

Een volledig overzicht van de opbouw van de kosten behorende bij deze variant Zoeken naar Balans Optimaal geeft de volgende tabel:

Kosten RijnlandRoute variant ZnB Optimaal (prijspeil 2010 ex btw)	
Investeringskosten ZnB F	€ 639 mln
Apparaatskosten	€ 27 mln
Verbreding A4 door RWS	€ 42 mln
Inpassingsmaatregelen (€ 100 mln incl. reservering t.b.v. weerstandsvermogen)	€ 83 mln
<i>tweede ongelijkvloerse aansluiting Valkenburg</i>	<i>€ 10 mln</i>
<i>Maaldrift onderlangs</i>	<i>€ 22 mln</i>
<i>verlengde tunnel</i>	<i>€ 21 mln</i>
<i>inpassing Oostvlietpolder</i>	<i>€ 5 mln</i>
<i>ruimtelijke inpassing</i>	<i>€ 25 mln</i>
2x2 uitvoering gedeelte A44-A4	€ 20 mln
Totale kosten	€ 811 mln
Reservering t.b.v. weerstandsvermogen behorende bij het geschatte	€ 120 mln

provinciale aandeel	
Totaal	€ 931 mln

Staande praktijk binnen de provincie Zuid-Holland is dat bij grote projecten als de RijnlandRoute een reservering moet worden gehanteerd om tegenvallers te kunnen opvangen. Deze reservering voorkomt dat grote projecten op het algemene weerstandsvermogen van de provincie drukken. Door dit 'projectspecifieke weerstandsvermogen' wordt voorkomen dat bij tegenvallers het Eigen Vermogen van de provincie moet worden aangesproken. Dit wordt bestendigd in de Herziene beleidsnota weerstandsvermogen en risicomangement 2012, die in week 20 voorligt in de statencommissie Bestuur en Middelen. Het percentage van 20% hoort normaliter bij het voorlopig ontwerp, wat overeenkomt met de technische uitwerking van de huidige ontwerpen.

De kosten van de variant Zoeken naar Balans Optimaal afgezet tegen het projectbudget, laat een tekort zien van € 65 mln. De keuze voor een 2x2 uitvoering en het gegeven dat bij nadere uitwerking is gebleken dat de knoop Leiden West aanzienlijk duurder is dan aanvankelijk geraamd, zijn hier de oorzaak van.

Onderdeel van de projectscope - en dus ook opgenomen in de kostenraming - is de ongelijkvloerse aansluiting van het Bio Science Park in Leiden. Hiervoor is eerder in het kader van het project Knoop Leiden West door de betrokken partijen een reservering gecreëerd van € 30 mln. Omdat deze aansluiting in het kader van het project RijnlandRoute zal worden uitgevoerd, zullen om die reden deze middelen aan het projectbudget moeten worden toegevoegd.

Voor het restant van het tekort, te weten € 35 mln voor de knoop Leiden West, hebben Gedeputeerde Staten dekking gevonden binnen de vrije ruimte van het MPI die voor een groot deel bestaat uit de middelen die bij het Hoofdlijnenakkoord voor infrastructurele investeringen zijn vrijgemaakt (€ 200 mln). Voor de verdeling van deze vrije ruimte binnen het MPI ontvangen de Staten separaat een voorstel.

Kosten, dekking en bijdragen

Met de keuze voor de variant Zoeken naar Balans Optimaal, het opnemen van de gereserveerde middelen voor de ongelijkvloerse ontsluiting van het Bio Science Park in het projectbudget, en met de extra middelen uit het MPI kan het volgende sluitende overzicht van kosten en dekking gegeven worden van het project RijnlandRoute:

Kosten en dekking project RijnlandRoute (prijspijl 2010 ex btw)	
Kosten	
Kosten ZnB Optimaal	€ 811 mln
Reservering t.b.v. weerstandsvermogen provinciale deel ZnB Optimaal	€ 120 mln
Totaal	€ 931 mln
Dekking	
Projectbudget RLR	€ 866 mln
Reservering ongelijkvloerse aansluiting Bio Science Park	€ 30 mln
Vrije ruimte MPI t.b.v. Knoop Leiden West	€ 35 mln

Totaal	€ 931 mln
---------------	------------------

Aan deze dekking wordt op de volgende manier door de partijen bijgedragen:

Bijdragen aan het projectbudget RijnlandRoute (prijspijl 2010 ex btw)	
Rijk	€ 445 mln
Regio Holland Rijnland	€ 74 mln
Reservering in het kader van Knoop Leiden West (gemeente Leiden)	€ 30 mln
Provincie	€ 382 mln *)
Totaal	€ 931 mln

*) inclusief afdekking reservering t.b.v. weerstandsvermogen

Verantwoordelijkheden, risico's en beheer

Met de Minister is verder de verantwoordelijkheidstoedeling voor de verschillende onderdelen van het project RijnlandRoute overeengekomen. Het rijk is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking en aanleg van de onderdelen verbreding A4, parallelstructuur A4 en de verbreding van de A44; de provincie voor de onderdelen verbreding N206, aanleg nieuwe provinciale weg tussen A4 en A44, en de bypass Oostvlietpolder.

Uitwerking en aanleg van alle onderdelen worden bekostigd vanuit het vastgestelde projectbudget. Een precieze afbakening van de deelbudgetten is nog niet gemaakt. Dit vergt nadere detaillering daar waar de verschillende projectonderdelen elkaar raken. In dit verband is het van belang dat de Minister zich akkoord heeft verklaard met de raming van alle projectkosten; dit garandeert dat de vaststelling van de precieze deelbudgetten niet kan leiden tot claims op het projectbudget die nopen tot verhoging van dat budget.

Tot slot is met de Minister afgesproken dat de (financiële) risico's per deelproject gedragen worden door de partij die voor de uitvoering van het desbetreffende onderdeel verantwoordelijk is.

De onderdelen van de RijnlandRoute die uiteindelijk in eigendom komen van de provincie vormen een uitbreiding van het areaal aan provinciale wegen dat beheerd en onderhouden moet worden. Vanaf dat moment (ca. 2019) zal het budget voor beheer en onderhoud structureel met een bedrag van naar schatting € 8 - € 10 mln per jaar verhoogd moeten worden.

Vervolgprocedure

GS zullen nog voor het zomerreces een voorontwerp inpassingsplan in procedure brengen voor die delen van het tracé Zoeken naar Balans die niet onder de Tracéwet vallen.

Provinciale Staten kunnen volgens planning dit inpassingsplan medio 2013 vaststellen en daarmee het tracé definitief bepalen. Aansluitend kunnen PS het uitvoeringsbesluit nemen zoals voorzien in de Regeling Projecten Zuid-Holland.

