



Onderwerp

Vaststelling inpassingsplan RijnlandRoute

1 Ontwerpbesluit


Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelet op:

- Artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening
- Artikel 1.1 van de Crisis- en herstelwet
- Ontwerp-inpassingsplan van 18 maart 2014
- De ingediende zienswijzen over het ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute
- Het besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 10 december tot vaststelling van de hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor het inpassingsplan RijnlandRoute.
- De Tracébesluiten A4 en A44(wordt nagezonden)

Besluiten:

1. Vast te stellen de Nota van beantwoording ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute;
2. Vast te stellen de Nota van wijziging ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute;
3. Vast te stellen het inpassingsplan RijnlandRoute met planidentificatie NL.IMRO.9928.DOSx2010x0022528IP-VA01
4. Dat Gedeputeerde Staten de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a en c van de Wet ruimtelijke ordening, uitoefenen met betrekking tot artikelen 14.4, 24.3, 31 en 32.1 van de planregels;
5. Dat het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a, c en d van de Wet ruimtelijke ordening, uitoefenen met betrekking tot de bevoegdheden genoemd in de artikelen 3.4.1, 3.5.3, 5.5, 6.3, 13.4, 18.3.1, 18.5, 19.3, 19.5, 20.4, 21.3, 21.5, 22.3, 23.3, 25.3, 25.5, 26.3, 26.5, 27.3, 27.5, 28.3, 30.2.2, 30.3, 32.2, 32.3 en 34.2 van de planregels;
6. Dat Gedeputeerde Staten gedurende de onder 8 aangegeven termijn beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, juncto artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 3^o van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
7. Te vermelden dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is;
8. Dat conform artikel 3.26, lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening, de bevoegdheid van de gemeenten om een bestemmingsplan vast te stellen voor de in dit besluit betrokken gronden, wordt uitgesloten tot en met 9 december 2019.



Den Haag, 10 december 2014,

Provinciale Staten van Zuid-Holland,
griffier, voorzitter,

2 Toelichting

a. Voorgeschiedenis en proces

Provinciale Staten (PS) hebben op 14 december 2011 de startnotitie voor het inpassingsplan RijnlandRoute vastgesteld. Het ontwerp-provinciaal inpassingsplan (OPIP) en het provinciaal Inpassingsplan (PIP) zijn door Gedeputeerde Staten (GS) vastgesteld op resp. 18 maart 2014 en 14 oktober 2014.

In het PIP wordt de aanleg van de RijnlandRoute planologisch/juridisch vastgelegd, met uitzondering van de delen die deel gaan uitmaken van het rijkswegennet. Voor de A4 en de A44 doorloopt het Rijk een afzonderlijke Tracéwetprocedure met twee separate Tracébesluiten.

Naar verwachting zal de Minister van Infrastructuur en Milieu beide Tracébesluiten (TB's) in december 2014 vaststellen. Omdat de RijnlandRoute tracédelen omvat die of in het PIP of in één van de twee TB's worden opgenomen, zijn de toelichtingen en de onderliggende onderzoeken bij deze producten zoveel mogelijk gelijklopend van inhoud en opbouw.

Voor de integrale besluiten wordt verwezen naar bijgevoegde stukken, bestaande uit de drie kerndocumenten Toelichting, Regels en Verbeelding (ook wel plankaarten genoemd) en daarnaast 64 bijlagen.

b. Nota's van beantwoording en wijziging

Het ontwerp-inpassingsplan heeft van 28 maart tot en met 8 mei 2014 voor iedereen ter inzage gelegen. Op het ontwerp-inpassingsplan zijn 238 zienswijzen ingediend bij PS, zoals samengevat en beantwoord in de voorliggende Nota van Beantwoording (zie bijlage).

De zienswijzen hebben grotendeels betrekking op onderwerpen die tijdens eerdere inspraakmomenten (VO-PIP en MER 2e fase) en op de informatieavonden ter sprake zijn gekomen en concentreren zich op een beperkt aantal thema's: geluid, luchtkwaliteit, ander alternatief, no regret en groeiscenario verkeersmodel. Om die reden is ervoor gekozen om de Nota van Beantwoording (NvB) thematisch op te bouwen.

Waar beantwoording op basis van een thematisch antwoord niet mogelijk of passend bleek, is een specifiek antwoord geformuleerd. Thematische en specifieke beantwoording zijn opgenomen in tabelvorm; overeenkomstig de Nota van Antwoord van het VO-PIP RijnlandRoute.

De ontwerp-tracébesluiten hebben van 9 mei 2014 tot en met 19 juni 2014 voor iedereen ter inzage gelegen. Hierop zijn 87 zienswijzen ingediend bij het Rijk. Voor de beantwoording van deze zienswijzen worden de procedures van het Rijk gevolgd, deze kennen andere doorlooptijden. De minister stelt deze Nota van Beantwoording volgens planning rond 12 december vast, tegelijk met de tracébesluiten. Daarna zal deze openbaar worden. Volgens afspraak met de gedeputeerde ontvangt u de concept-beantwoording van de zienswijzen op de ontwerp-tracébesluiten nog vóór de Statencommissie van 19 november ter informatie.

De meeste wijzigingen komen voort uit ontwerptimalisaties en de verdere uitwerking van mitigerende en compenserende maatregelen. Een aantal wijzigingen komt voort uit de zienswijzen. Daarnaast is de toelichting naar aanleiding van zienswijzen op enkele onderdelen

verduidelijkt of geactualiseerd. In de Nota van Wijziging (zie bijlage) zijn de wijzigingen uiteen gezet.

c. Bevoegdheden en verplichtingen

PS kunnen op basis van artikel 3.26, lid 4, en artikel 3.6, lid 1 Wet ruimtelijke ordening de volgende bevoegdheden bij GS of het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning neerleggen:

- a. Wijzigingsbevoegdheid;
- b. Uitwerkingsplicht (niet van toepassing in voorliggend PIP)
- c. Afwijkingsmogelijkheid;
- d. Nadere eis.

In het voorliggende PIP worden in zijn algemeenheid de bevoegdheden bij GS gelegd die nodig zijn voor de aanleg van de RijnlandRoute. Het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning kan gebruik maken van de flexibiliteitsbepalingen, indien de aanvraag geen betrekking heeft op de aanleg van de RijnlandRoute.

Daarnaast kunnen PS, op grond van artikel 3.26, lid 4 Wet ruimtelijke ordening, bepalen dat GS bevoegd worden voor de omgevingsvergunningen binnen het plangebied die onder verantwoordelijkheid van de gemeentes vallen. In het voorliggende besluit wordt dat beperkt tot omgevingsvergunningen die in strijd zijn met het PIP, gedurende de periode dat de gemeente niet bevoegd is om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen (zie d)

De Crisis- en herstelwet is, op grond van artikel 1.1 van die wet, rechtstreeks van toepassing op dit project. Dit dient op grond van jurisprudentie opgenomen te worden in het dictum van het voorliggende besluit en de bekendmaking van de vaststelling van het inpassingsplan.

d Termijnen

PS kunnen op grond van artikel 3.26, lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening, bij de vaststelling van het PIP een termijn van maximaal tien jaar vaststellen waarbinnen de gemeente niet bevoegd is om binnen het plangebied een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Op verzoek van de gemeenten wordt geadviseerd om die termijn vast te stellen op 5 jaar. Het gaat hierbij met name om het mogelijk aanbrengen van wijzigingen op de aansluitingen van de RijnlandRoute op de Europaweg in Leiden en de N206/N441 in Katwijk.

e. Verkeersonderzoek

Het verkeersonderzoek voor het PIP concludeert dat de RijnlandRoute enerzijds zorgt voor een robuuster netwerk en anderzijds voor een betere ontsluiting van een aantal belangrijke ontwikkelingen in de Leidse regio, het Bio Science Park, locatie Valkenburg en de Greenport Duin- en Bollenstreek.

De verkeersprognoses voor het jaar 2030 zijn opgesteld met het (Nieuw Regionaal Model)NRM-model 2013. Het NRM is sinds 2011 door het ministerie van I&M verplicht gesteld voor projecten op het hoofdwegennet in het MIRT en dus voor de beide (O)TB's voor de RijnlandRoute. Om die reden is het ook toegepast voor het PIP. Het NRM voorspelt voor het jaar 2030 een aantal van ongeveer 60.000 voertuigen per etmaal op de RijnlandRoute tussen A4 en A44 en ruim 63.000 voertuigen per etmaal op ir. Tjalmaweg t.h.v. de brug Oude Rijn. Hierdoor neemt het verkeer op

de N44 / N14 en de N441 af. Daarnaast verschuift er ook verkeer van de Churchilllaan (huidige N206 binnen Leiden) naar de verbinding A4 – A44.

Ten aanzien van de vergelijking tussen het in het (O)PIP en in het MER gebruikte model wordt in het verkeersonderzoek geconcludeerd dat de projecteffecten nagenoeg gelijk zijn. Op het onderliggend wegennet is wel een aantal kleine verschillen te zien door verschuivingen van lokaal verkeer als gevolg van gemeentelijke prognoses. Het geheel overziend wordt geconcludeerd dat het toepassen van verkeersmodel NRM niet leidt tot een andere afweging en keuze in de variantenafweging. Voor nadere details wordt verwezen naar de toelichting bij het PIP.

f. Geluidsonderzoek

Het verkeer op de RijnlandRoute zal een toename van de geluidsproductie veroorzaken. Door de aanleg van de boortunnel en de verdiepte ligging in de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 wordt de geluidsproductie al aanzienlijk beperkt. Gebleken is dat door het toepassen van geluidsschermen en geluidsreducerend asfalt bij het overgrote deel van de woningen langs het tracé de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder niet zal worden overschreden.

Hogere grenswaarden

Uit het geluidonderzoek blijkt dat als gevolg van de vaststelling van het PIP bij circa 155 woningen, gelegen in de gemeenten Leiden, Katwijk en Oegstgeest, de voorkeursgrenswaarde niet wordt gehaald. Maatregelen waarmee bij deze woningen wel aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, blijken of niet doelmatig, of om redenen van landschappelijke of stedenbouwkundige aard niet haalbaar. Voor deze woningen zijn door GS hogere grenswaarden vastgesteld.

Provinciale coördinatie-regeling

Van de circa 155 woningen, waarvoor hogere grenswaarden zijn vastgesteld, liggen circa 90 niet aan provinciale wegen, maar binnen de invloedssfeer van wegen waar de gemeenten Leiden en Katwijk wegbeheerder zijn. Daar zijn Burgemeester en Wethouders van Leiden resp. Katwijk bevoegd om de hogere grenswaarden vast te stellen. Op verzoek van beide gemeenten hebben GS een Voordracht aan PS voorbereid om die bevoegdheid van B&W met toepassing van de Provinciale coördinatie-regeling bij GS neer te leggen.

Het conceptbesluit hogere grenswaarden is ter kennisname bijgevoegd.

Zie voor meer informatie hierover het concept besluit toepassing provinciale coördinatie-regeling dd 10 december 2014.

g. Grondverwerving

Langs het gehele tracé worden percelen verworven om de aanleg van de RijnlandRoute mogelijk te maken. Een aantal van deze percelen is bebouwd, waarvan een deel met woningen. Voor vier van deze percelen zal de aanwezige bebouwing (deels) geamoveerd worden. Deze percelen zijn opgenomen in de toelichting van het PIP:

- Voorschoterweg 24, Valkenburg
- Voorschoterweg 2, Valkenburg
- Vlietweg 84, Leiden
- Achterweg 30, Valkenburg

Binnen het plangebied van het Tracébesluit A44 liggen 26 percelen waarop de aanwezige bebouwing (deels) geamoveerd dient te worden. Ook deze zijn specifiek benoemd in het betreffende TB. Het gaat om de bebouwing op 1 perceel aan de Plesmanlaan, 1 woning aan de Rhijnhofweg 5-7, 4 percelen aan de Voorschoterweg, 10 percelen aan de Ommedijkseweg en 10 percelen aan de Rijksstraatweg.

h. Beleidsrelevante aspecten

PS hebben op 9 juli 2014 de Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte 2014, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit vastgesteld. De aanleg van de RijnlandRoute is hierin opgenomen en maakt daarmee deel uit van het provinciale ruimtelijke en mobiliteitsbeleid.

i. Statenmoties en Amendementen

Op 26 juni 2013 hebben PS vier moties aangenomen waarin GS worden verzocht de mogelijkheden van verbetering van het inpassingsplan te onderzoeken bij de Oostvlietpolder (motie 447), Vlietland (motie 449) en Valkenburg West bij Katwijk (motie 453) en eventuele aanbestedingsvoordelen te benutten voor een betere inpassing (motie 448). Daarnaast staat de op 27 juni 2012 aangenomen motie m.b.t. inpassing RijnlandRoute bij Katwijk (347) nog open. Met het O-PIP zijn de moties 347, 447, 449 en 453 afgedaan. Motie 448 kan pas worden uitgevoerd bij de aanbesteding van de RijnlandRoute. Bij de behandeling van de kadernota 2014 is amendement 460 aangenomen. Hierbij is de eerder voorgestelde reservering van € 10 mln. voor versterking van waterrecreatie in het kader van de RijnlandRoute ongedaan gemaakt. Het college heeft aangegeven de mogelijkheden voor het versterken van de achterlandverbinding voor waterrecreatie nader te onderzoeken en dit bij de herijking van het MPI mee te nemen.

In het PIP en de tracébesluiten(TB's) is een uitvoerbaar en ingepast tracé van de RijnlandRoute juridisch-planologisch geborgd. De mogelijkheid voor wijzigingen en flexibiliteit zijn beperkt, omdat het PIP en de tracebesluiten zekerheid moeten geven over de inpassing en haalbaarheid. Op plaatsen waar het kan, is flexibiliteit ingebouwd. Zo maakt het PIP een verlenging van de tunnel niet onmogelijk. Indien in een vervolgfase verbeteropties naar voren komen, bijvoorbeeld tijdens het ontwerpproces of na de prijsopgave van de aannemer, die verder gaan dan de flexibiliteitsbepalingen, kan scopewijziging alleen plaatsvinden na wijziging van PIP of TB. Hiervan zal alleen sprake zijn als de opties passen binnen planning en projectbudget of indien derden de kosten dragen. Voorbeelden hiervan zijn een eventuele aansluiting van de A4 onderlangs of de ontsluiting van de dienstgebouwen van de tunnel.

j. Duurzaamheid

Beheer, onderhoud en aanleg van de RijnlandRoute zijn uitermate geschikt om de provinciale ambities op het gebied van energietransitie concreet te maken. De insteek is dat maatregelen zichzelf op termijn terugverdienen door besparingen op energiekosten. Ten tijden van het opstellen van de Milieu-Effect-Rapportages is rekening gehouden met factoren als vergroten van bereikbaarheid, klimaat, natuur, veiligheid en gezondheid. De aanbestedingsprocedure zal ingericht worden op het bereiken van energiebesparing en koolstof reductie (CO2prestatieladder en EMVI indicatoren)

k. Bruggen over de Oude Rijn

De bruggen in de RijnlandRoute worden als vaste bruggen uitgevoerd. Aan het besluit om de Torenvlietbrug en de brug in de A44 als vaste brug uit te voeren heeft een economische analyse ten grondslag gelegen waaruit blijkt dat de nut en noodzaak van het beweegbaar houden van deze bruggen in economisch opzicht beperkt is voor de diverse plannen en ambities in de omgeving. De baten van het beweegbaar houden van de bruggen wegen niet op tegen de kosten (incl. onderhoudskosten). Na vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen.

Zienswijzen hadden o.a betrekking op de kosten en baten berekeningen. Indieners van deze zienswijze gaven aan dat de besparing van de aanleg van een vaste brug i.p.v. een beweegbare brug minder is. Uit een toets op deze ingebrachte zienswijzen - met bijbehorende ramingen - bleek dat er geen rekening is gehouden met de hogere beheer- en onderhoudskosten van een beweegbare brug, engineeringkosten en is er een lagere post onvoorzien gehanteerd. Daardoor is het verlagende effect op de totale besparing, die wordt verkregen met de keus voor vaste bruggen, beperkt. Anderzijds gaven indieners aan dat de baten van een open brug hoger zijn dan de bedragen die in het aan het besluit van GS van 18 maart ten grondslag liggen en die in het Decisio-rapport worden genoemd. Ook als wordt aangenomen dat deze opgave van baten kan worden onderbouwd, dan nog is de besparing zodanig dat deze overtuigend de derving van baten overtreft. Daarmee handhaaft GS haar besluit om de bruggen in de RijnlandRoute als vaste bruggen uit te voeren.

I. Financiële aspecten

In euro's x 1 mln. excl. BTW	PS-besluit 26 juni 2013 (Prijspeil 2012)	GS-besluit 18 maart 2014 (Prijspeil 2013)	GS-besluit 14 oktober 2014 (prijspeil 2014)
<u>Projectkosten</u>			
1. Kostenraming	796,7	808,6	830,6
2. Reeds gemaakte en geraamde (apparaats)kosten	29,0	29,5	29,9
3. Bestuurlijke afspraken tussen PZH aan Katwijk (tbv verlegde en verdiepte ligging N206 Duinvallei)			7,2 *
4. Kosten verplaatsen Transferium A44			1,5
Totaal projectkosten RijnlandRoute	825,7	838,1	869,1
<u>Dekking</u>			
1. Rijksbijdrage excl. BTW	450,4	458,7	472,3
2. Provinciale bijdrage	276,1	281,2	295,4
3. Bijdrage Regio Holland Rijnland	75,0	75,0	75,0
4. Bijdrage Gemeente Voorschoten	9,0	9,0	9,0
5. Bijdrage Gemeente Wassenaar	1,5	1,5	1,5
6. Subsidie faunapassage A44			2,6
7. Opdracht van DBI			8,7
8. Bijdrage RWS onderhoudsbudget overige bestaande bruggen A44			3,0 **
9. Meerkosten A4 door geluidswerende maatregelen asfalt, te financieren door lenM			7,8 **
Totaal Beschikbare Dekking RijnlandRoute	812,0	825,4	875,2
Overschot (+) / Tekort (-) RijnlandRoute *€3,5 mln. n.a.v. bestuurlijk overleg Katwijk op 27 augustus 2013	-13,7 (-17,2)	-12,7	6,1
** Dekking is nog onder voorbehoud van bevestiging afspraak met het Rijk			

Toelichting bij het financieel overzicht

Het verschil in het tekort tussen het PS-besluit van 26 juni 2013 en het GS-besluit van 18 maart 2014 is toegelicht in de 5-minutenversie voor Provinciale Staten van 26 maart 2014 (PZH-2014-465503349).

Kosten

1. De SSK-kostenraming is opgesteld door Grontmij en heeft prijspeil 1 april 2014. De kostenraming is geactualiseerd op basis van het referentieontwerp, dat als onderlegger dient voor het PIP en de TB's. De kostenraming is ingedeeld in zes scopedelen, die weer onderverdeeld zijn in een aantal modules. Hierbij is rekening gehouden met de TB- en PIP-grenzen en de beheergrenzen van rijk, provincie en gemeente.
De ramingsmethodiek is conform de CROW-publicatie Standaardsystematiek voor Kostenramingen 2010 en volgt daarmee de standaardindeling met de benoeming van Bouwkosten, Vastgoedkosten, Engineeringkosten, Overige bijkomende kosten, Object overstijgende risicoreservering en btw.
De kosten zijn gestegen ten opzichte van de vorige kostenraming door de volgende onderdelen:
 - Inmiddels zijn de vele locaties bekend waar kabels en leidingen conflicteren met het tracé van de RijnlandRoute, zodat per conflictpunt is geraamd in plaats van een percentage op het totaal. Hierdoor komt het bedrag nu aanzienlijk hoger uit.
 - De Tjalmaweg is geheel uitgevoerd als folieconstructie als gevolg van nader geohydrologisch en technisch onderzoek.. Eerdere goedkopere oplossingen bleken niet uitvoerbaar.
 - Sterke toename van kosten door nadere detaillering van de bouw en de fasering van de kunstwerken.De kostenraming is probabilistisch, wat inhoudt dat de deterministische raming gekoppeld is aan het risicodossier. Hiermee wordt de kans dat budgetten worden overschreden op een gewogen manier opgenomen in de kostenraming. Dit vertaalt zich in een scheefte, die opgeteld wordt bij het deterministische bedrag. In deze kostenraming is dit een bedrag van € 5,9 miljoen.
De SSK-systematiek schrijft daarnaast voor dat er een risicoreservering opgenomen wordt in de kostenraming. In deze kostenraming is sprake van een risicoreservering van 15%, wat een gebruikelijk percentage is voor de fase waarin het project zich bevindt. Ten slotte zijn de levensduurkosten (LCC) berekend. Hierbij zijn de kosten voor beheer, onderhoud en vervangingen over het totale areaal opgenomen. Hierbij is o.a. uitgegaan van een bereik van 100 jaar.
2. De apparaatskosten zijn geïndexeerd van 2013 naar 2014 met de provinciale index van 1,25%.
3. De bestuurlijk toegezegde € 7,2 mln. is vastgelegd in een brief aan de gemeente Katwijk van 27 augustus 2013.(kenmerk PZH-2013-426880204). Dit onder voorbehoud van gemeentelijke en provinciale besluitvorming over de verlegging en verdieping van de N206 ter hoogte van Duinvallei. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan moties 453 en 347 over de inpassing van de RijnlandRoute bij Katwijk. Gemeentelijke besluitvorming wordt begin 2015 verwacht.
4. De kosten voor het verplaatsen van het Transferium zijn voor rekening van de RijnlandRoute. De functionaliteit van een nieuwe P+R wordt momenteel onderzocht in

samenhang met een nieuwe P+R bij Valkenburg en de bestaande P+R Sassenheim. Tevens is er de ruimtelijke mogelijkheid om de P+R functie deels terug te brengen ter hoogte van de Knoop Leiden-West. Besluitvorming hiervoor zal in combinatie met de uitrol van het HOV-net in eerste kwartaal 2015 plaatsvinden.

Dekking

1. In dit overzicht staat de rijksbijdrage exclusief BTW vermeld, om alle bedragen met elkaar te kunnen vergelijken. De rijkssubsidie wordt voor de rijksdelen (hoofdwegennet) echter inclusief BTW uitgekeerd. Voor de provinciale delen (onderliggend wegennet) stort het ministerie de BTW in het BTW-compensatiefonds (BCF). Het is gebruikelijk dat niet de volledige 21% van de subsidie wordt afgedragen aan het BCF. Op vastgoed hoeft namelijk geen BTW te worden afgedragen. Als dit eerst uit de subsidie betaald wordt, wordt het bedrag waarover BTW moet worden afgedragen kleiner. Om deze reden is het bedrag van de rijksbijdrage exclusief BTW verhoogd met € 8,9 mln., wat het BTW-voordeel is als 50% van het vastgoed voorafgaand aan de afdracht aan het BCF uit de rijksbijdrage betaald wordt.
2. Dit bedrag is de netto PZH-bijdrage afkomstig uit het MPI 2014 t/m 2028, inclusief een bedrag van € 10,8 miljoen, wat conform het PS-besluit (nummer 6618) is over verdere toedeling van de impuls Hoofdlijnenakkoord en overige ruimte in het MPI van 2 oktober 2013. Voor de RijnlandRoute en het HOV-net ZHN was een bedrag van € 14,4 miljoen beschikbaar. Dit bedrag is geïndexeerd naar prijspeil 2014. De verdeling tussen de twee projecten is bepaald op basis van het aandeel gebiedsbijdrage van het Rijk.
3. Deze bijdrage is vastgelegd in de financieringsovereenkomst tussen Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland van 4 november 2013.
4. Deze bijdrage is vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen de gemeente Voorschoten en de provincie Zuid-Holland van 4 november 2013. Op verzoek van de gemeente Voorschoten is het betalingsmoment flexibel gehouden. Betaling dient in ieder geval uiterlijk in 2022 plaats te vinden. Bij betaling na 2015 wordt het te betalen bedrag over de periode vanaf 2015 tot het moment van betaling jaarlijks geïndexeerd conform de IBOI-index.
5. Deze bijdrage is vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen de gemeente Wassenaar en de provincie Zuid-Holland van 4 november 2013. Zij betaalt deze bijdrage, zodra de provincie een definitieve gunningsbeslissing heeft genomen voor wat betreft de verbinding tussen de A44 bij Maaldrift en de A4 bij Vlietland, op een door de Provincie op te geven rentedragende rekening waarover de Provincie een marktconforme rente ontvangt. Bij eventuele latere betaling is de gemeente rente verschuldigd.
6. Het genoemde bedrag is reeds gereserveerd bij RWS; de officiële opdracht hiervoor is momenteel in procedure.
7. De reden voor deze bijdrage van DBI is dat binnen het project RijnlandRoute werkzaamheden gedaan worden, die anders door DBI gedaan hadden moeten worden t.b.v. groot onderhoud. Door werk met werk te maken, is er minder hinder voor de weggebruiker. DBI financiert dit onderhoud uit de reeds in het MPO gereserveerde onderhoudsbudgetten. Uitgangspunt is dat deze werkzaamheden passen binnen de planning van de RijnlandRoute. Is dit niet het geval, dan zullen zij door DBI zelf worden uitgevoerd en zal geen gebruik worden gemaakt van dit budget.

