



Datum vergadering Gedeputeerde Staten  
10 september 2013

Verzenddatum

**12 SEP 2013**

Geheim  
Nee

Portefeuillehouder  
Bondt, IGM, de

Paraaf Provinciesecretaris

Termijn  
2 oktober 2013

Onderwerp  
Bestuurlijke overeenkomst RijnlandRoute tussen Ministerie van I&M en Provincie Zuid-Holland

Bijlagen  
2013 09 12 Bestuurlijke overeenkomst RijnlandRoute tussen IenM en PZH, getekende versie.pdf

Voorstel van GS aan PS: kennisnemen van bijgaande stukken op basis van op basis van de actieve informatieplicht.

---

#### 1. Onderwerp in kort bestek

Gedeputeerde Staten en het Rijk (Ministerie van Infrastructuur & Milieu) hebben op 12 september 2013 bijgesloten bestuursovereenkomst ondertekend waarin gemaakte afspraken zijn vastgelegd ten aanzien van het project RijnlandRoute.

In deze bestuursovereenkomst zijn tevens afspraken vastgelegd over het project "Verbreding A4 Vlietland - N14", aangezien dit project ook wordt bekostigd vanuit het door het Rijk beschikbaar gestelde gebiedsbudget. Dit project is om deze reden ook opgenomen in de kostenraming van de RijnlandRoute, zoals gepresenteerd in het financieel overzicht van de Voordracht van GS aan PS d.d. 26 juni 2013 m.b.t. het uitvoeringsbesluit RijnlandRoute.

De afspraken betreffen de eerstvolgende fase waarin wordt gewerkt aan de planuitwerking (provinciaal inpassingsplan en tracébesluiten) en de voorbereiding van de realisatie. Over de realisatiefase worden met het Rijk op een later moment afspraken gemaakt.

De in de bestuursovereenkomst gemaakte afspraken betreffen:

- a) de verantwoordelijkheden en rollen van beide partijen;
- b) de gezamenlijk na te streven projectplanning;
- c) het budget voor het project;
- d) de subsidiëring van het project door de Minister.

Samengevat zijn de volgende afspraken vastgelegd:

De provincie is verantwoordelijk voor de realisatie van de RijnlandRoute. De provincie zal de RijnlandRoute planologisch mogelijk maken door het door Provinciale Staten vaststellen van een Inpassingsplan voor de onderdelen van het Onderliggend Wegennet en de Minister zal de Tracébesluiten vaststellen voor de onderdelen van het Hoofdwegennet.

De Minister is verantwoordelijk voor de realisatie van het project Verbreding A4 Vlietland - N14.

De provincie en het Ministerie van I&M gaan samenwerken met als einddoel het realiseren van de RijnlandRoute en de planuitwerking en de voorbereiding van de realisatie van het project Verbreding A4 Vlietland - N14. Hiervoor is een gezamenlijke projectorganisatie RijnlandRoute opgezet, met medewerkers van de provincie en Rijkswaterstaat. Deze samenwerking zal worden uitgewerkt in een samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie en Rijkswaterstaat, welke naar verwachting in het najaar van 2013 kan worden vastgesteld.

Ten aanzien van de planning is afgesproken dat de provincie en het Ministerie van I&M er naar streven:

- het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan in de eerste helft van 2014 door Gedeputeerde Staten te laten vaststellen en ter inzage te leggen;
- het Provinciale Inpassingsplan in het najaar van 2014 door Provinciale Staten te laten vaststellen en ter visie te leggen;
- de Ontwerp-Tracébesluiten medio 2014 door de Minister te laten vaststellen en ter visie te leggen;
- de Tracébesluiten begin 2015 door de Minister te laten vaststellen en ter visie te leggen;
- de eerste delen van de RijnlandRoute in 2020 open te stellen.

Bovenstaande planning is een zogenaamde probabilistische planning dat wil zeggen een planning, waarin rekening is gehouden met mogelijke tegenvallers. Zoals eerder gemeld zal in de aanbesteding gevraagd worden om versnellingsmogelijkheden aan te geven. Gezien de complexiteit van het project, de afhankelijkheid van derden (o.a. I&M voor wat betreft het Tracébesluit), de eventuele versnellingsmogelijkheden en de te verwachten juridische procedures, gaan wij in de bestuursovereenkomst geen verplichting aan op deze planning, maar spreken wij met het Ministerie af dat beide partijen deze planning nastreven.

In de overeenkomst met het Rijk is in de planning, voor wat betreft de openstelling van de RijnlandRoute, geen fasering vastgelegd. Bij beantwoording van statenvragen en tijdens de behandeling in de Statencommissie Verkeer en Milieu eerder dit jaar, is door gedeputeerde De Bondt gemeld dat het waarschijnlijk nodig is de infrastructuur gefaseerd aan te leggen teneinde de hinder voor het verkeer te beperken. Ondertussen is er veelvuldig overleg geweest met de aanbestedingsspecialisten van Rijkswaterstaat. Zij hebben ons nadrukkelijk geadviseerd voorafgaand aan de aanbesteding geen besluit te nemen over de fasering. Rijkswaterstaat adviseert ons in de aanbesteding inschrijvers de ruimte te geven met slimme voorstellen te komen, met als doelstelling een zo spoedig mogelijk oplevering onder de voorwaarde dat tijdens de bouw het verkeer zo minimaal mogelijk wordt gehinderd. Wij zullen dit advies overnemen en om die reden is in de uitvoeringsplanning nog geen fasering opgenomen en zal deze pas worden gecommuniceerd na gunning.

Met deze overeenkomst wordt het eerder door de Minister toegekende gebiedsbudget voor het onderdeel RijnlandRoute herbevestigd en gesteld op een subsidie ad € 545 miljoen (inclusief BTW, prijspeil 2012).

Deze rijkssubsidie bedraagt exclusief BTW € 450,4 miljoen. Met de toevoeging van de provinciale bijdrage en de bijdragen uit de regio ad € 361,6 miljoen geeft dit een beschikbaar en taakstellend budget voor de RijnlandRoute (inclusief het project Verbreding A4 tussen Vlietland en N14) van € 812 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 2012), zoals eerder gemeld in de



Voordracht van GS aan PS, d.d. 26 juni 2013. Tevens is met het Rijk voor de betaling van de subsidie een kasritme overeengekomen wat het mogelijk maakt de uitvoering conform bovenstaande uitvoeringsplanning (zonder fasering) te realiseren. Daarnaast is er een kasritme voor de provinciale bijdrage overeengekomen met slechts beperkte aanpassingen in het kasritme in het huidige MPI tot gevolg.

Ook zijn er afspraken gemaakt over de beheer- en onderhoudskosten voor het hoofdwegen net. Voor de A4 (circa € 0,7 miljoen per jaar) komen deze kosten voor rekening van het Rijk en voor de A44 (circa € 0,8 miljoen per jaar) is dat afhankelijk gemaakt van de uitkomst van het onderzoek naar het vast dan wel beweegbaar maken van de brug in de A44 over de Oude Rijn. De huidige beweegbare brug van Rijkswaterstaat is aan het einde van de levensduur en moet worden vervangen. Indien de brug kan worden vastgezet levert dat voor Rijkswaterstaat een dusdanige besparing op dat het Rijk bereid is de beheer- en onderhoudskosten van de A44 voor haar rekening te nemen. De gesprekken hierover lopen nog.

## **2. Afbakening van (wettelijk) kader en partijen**

### **a. Europees/nationaal/provinciaal wettelijk en beleidskader**

Het project RijnlandRoute komt voort uit het provinciale Verkeers- en Vervoersplan 2005. Op de totstandkoming van de provinciale delen van het project is de regeling Projecten Zuid Holland van toepassing, voor de onderdelen van het Rijk geldt de tracéwet.

### **b. Relatie andere interne beleidsterreinen**

De RijnlandRoute geeft raakvlakken met de volgende beleidsterreinen: ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, groen, recreatie, archeologie, cultuurhistorie, externe veiligheid en milieu

### **c. Relatie externe partijen**

Er wordt met grote regelmaat afgestemd met de betrokken gemeenten, regio Holland Rijnland, Hoogheemraadschap en het Rijk. Deze partijen hebben zitting in de Stuurgroep RijnlandRoute.

Met het Ministerie van I&M, de Gemeenschappelijke Regeling Holland Rijnland, de gemeente Voorschoten en de gemeente Wassenaar die co financieringen worden hieromtrent bestuursovereenkomsten gesloten.

## **3. Procesbeschrijving en rol Staten**

### **a. Voorgeschiedenis**

- Op 10 december 2008 hebben Provinciale Staten de Startnotitie RijnlandRoute voor het eerste fase MER besproken en vastgesteld.
- Op 1 april 2009 is het toetsingskader in de Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie (MKE) besproken.
- Op 27 mei 2009 zijn de Richtlijnen eerste fase MER door Provinciale Staten vastgesteld.

- Het eerste fase MER is op 24 februari 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Daarbij hebben Provinciale Staten tevens de notitie trechtering eerste fase MER en aanpak tweede fase MER vastgesteld. Besloten is toen dat vier varianten uit de eerste fase in de tweede fase diepgaander onderzocht zouden worden. Per amendement (Loose, A1 18) is vervolgens opdracht gegeven het door burgers geïnitieerde Churchill Avenue alternatief te onderzoeken.
- In juli 2010 is na overleg in de Statencommissie MKE besloten om de faseringsvarianten Zoeken naar Balans A en Zoeken naar Balans F in de 2e fase MER te onderzoeken.
- In hun vergadering van 15 september 2010 hebben Provinciale Staten verzocht ook een gefaseerde variant van Churchill Avenue in het fase MER mee te nemen, met als gevolg dat in totaal zeven varianten onderzocht zijn. In die vergadering zijn ook de Richtlijnen voor het tweede fase MER vastgesteld.
- Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. medio 2011 hebben Gedeputeerde Staten het MER voor de RijnlandRoute op onderdelen verder ingevuld. Het tweede fase MER is op 15 mei 2012, samen met de geactualiseerde MKBA, door Gedeputeerde Staten vastgesteld.
- Notitie met Toetsingscriteria voor de tracékeuze is besproken in de Statencommissie Verkeer en Milieu van 7 maart 2012.
- Op 15 mei 2012 hebben Gedeputeerde Staten op basis van het tweede fase MER, de MKBA en de regionaal economische effectenstudie, de nota voorkeursalternatief vastgesteld met de daarin opgenomen voorkeurstracé RijnlandRoute Zoeken naar Balans Optimaal.
- Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten ingestemd met deze keuze van Gedeputeerde Staten.
- Op 29 november 2012 heeft de commissie voor de m.e.r. een positief definitief toetsingsadvies uitgebracht.
- Op 26 juni 2013 hebben Provinciale Staten ingestemd met de aanvang van de realisatiefase (uitvoeringsbesluit) en ingestemd met de scopebeschrijving RijnlandRoute Nadere Uitwerking d.d. 11 juni 2013.

#### **b. Waar staan we nu?**

##### **De fase van visie/strategiebepaling**

#### **c. Vervolgprocedure**

In het komend half jaar zal een voorlopig ontwerp worden opgesteld, welke als basis zal dienen voor de procedures van het inpassingplan en het tracébesluit.

In de komende maand worden met de Gemeenschappelijke Regeling Holland Rijnland, de gemeente Wassenaar en de gemeente Voorschoten ook overeenkomsten afgesloten.

#### **4. Financiële aspecten (dekking en risico's)**

De door de Minister beschikbaar gestelde subsidie ad € 545 miljoen (inclusief BTW, prijspeil 2012) is in de bestuursovereenkomst vastgelegd. Deze subsidie bedraagt exclusief BTW € 450,4 miljoen. Met de toevoeging van de provinciale bijdrage en de bijdragen uit de regio ad € 361,6 miljoen geeft dit een beschikbaar en taakstellend budget voor de RijnlandRoute (incl. de Verbreding A4 tussen Vlietland en N14) van € 812 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 2012), zoals eerder gemeld in de Voordracht van GS aan PS, d.d. 26 juni 2013. Tevens is met het Rijk voor betaling van de subsidie een kasritme overeengekomen wat het mogelijk maakt de uitvoering conform bovenstaande uitvoeringsplanning (zonder fasering) te realiseren.

---

Technische & proces vragen en informatie bij

Ambtenaar  
L.A. Persoon

Telefoon 070 - 441 68 40  
Kamer