



provincie **HOLLAND**
ZUID

Gedeputeerde Staten

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Projecten en Programma's
Contact
F.H.A. Cammaert
T 070 - 441 76 97
fha.cammaert@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
2 december 2014

Ons kenmerk
PZH-2014-497187451 (DOS-2010-0022528)
Uw kenmerk

Bijlagen
3

Provinciale Staten

Onderwerp
Toezeggingen Statencommissie 19 november 2014.

Geachte Statenleden,

In de Statencommissievergadering van 19 november 2014 heeft gedeputeerde De Bondt de volgende toezeggingen gedaan:

1. De kosten van de bruggen in de A44 (vast of beweegbaar) schriftelijk inzichtelijk te maken.
2. a. Schriftelijk terug te komen op de aansluiting A4 en RijnlandRoute en
b. de fietsverbinding Vlietland en Oostvlietpolder.
3. Schriftelijk terug te komen op de natuurcompensatie (hoe zit dat juridisch en hoe verhoudt zich dat met de eigen beleidsregels) en de mitigatie en compensatie voor wat betreft de vogelbescherming.
4. Inzichtelijk te maken hoeveel bomen moeten worden gekapt in verband met de aanleg van de weg (1), vanwege onderbeplanting en het zicht op de weg (2) en vanwege het open landschap (3).
5. De beschikking van het Rijk(sgeld) voor de RijnlandRoute toe te zenden.
6. De brief van de landsadvocaat, met het advies over het al dan niet opstellen van een nieuwe milieueffectrapportage, toe te zenden.
7. Een erratum.

Met deze brief gaan wij in op deze toezeggingen en maken wij graag van de gelegenheid gebruik om u te informeren over:

- de procedure bij een mogelijk aanbestedingsvoordeel
- de inkoopstrategie met bijbehorende fasering
- de mogelijkheid om bij de Statenvergadering op 10 december de coördinatieregeling in samenhang te bespreken met het inpassingsplan.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen
90, 385 en 386 stoppen
dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.



Kosten van de bruggen

Met de aanleg van de RijnlandRoute zal het wegprofiel van de A44 en de N206 verbreed worden. Hierdoor is het noodzakelijk om zowel een tweede brug in de A44 over de Oude Rijn als een tweede Torenvlietbrug te bouwen. Wij hebben op 18 maart 2014 besloten om zowel de bruggen in de A44 als in de N206 als vaste bruggen te laten uitvoeren. De aanleiding hiervoor was het voorstel van Rijkswaterstaat om in verband met de slechte technische staat van de huidige A44 brug, kostenefficiëntie en vanwege problemen met een "klepperend" brugdek waardoor er geluidsoverlast is voor omwonenden, deze brug tijdelijk vast te maken.

Meer inhoudelijke informatie hierover kunt u terugvinden in de 5-minutenversie behorende bij het voorontwerp inpassingplan RijnlandRoute (18 maart 2014).

Het bouwen van vaste bruggen is aanzienlijk goedkoper dan het bouwen van beweegbare bruggen. Ook de onderhoudskosten voor vaste bruggen zijn lager dan die voor beweegbare bruggen.

Aanlegkosten 'het val' (investering)	beweegbaar	vast	verschil
Bestaande A44-brug	€ 8,5 mln	€ 2 mln	€ 6,5 mln
Nieuwe A44-brug	€ 17 mln	€ 2 mln	€ 15 mln
Bestaande Torenvlietbrug	nvt	nvt	nvt
Nieuwe Torenvlietbrug	€ 11,3 mln	€ 1,3 mln	€ 10 mln
	€ 36,8 mln	€ 6,8 mln	€ 31,5 mln
B&O-kosten incl. bediening (NCW)	beweegbaar	vast	verschil
Bestaande A44-brug	€ 5,75 mln	€ 0,3 mln	€ 5,45 mln
Nieuwe A44-brug	€ 5,75 mln	€ 0,3 mln	€ 5,45 mln
Bedieningskosten A44-brug	€ 0,15 mln	nvt	€ 0,15 mln
Bestaande Torenvlietbrug	€ 2,40 mln	€ 0,2 mln	€ 2,20 mln
Nieuwe Torenvlietbrug	€ 2,40 mln	€ 0,2 mln	€ 2,20 mln
Bedieningskosten Torenvlietbrug	€ 0,15 mln	nvt	€ 0,15 mln
	€ 16,6 mln	€ 1 mln	€ 15,6 mln
Totaal verschil			€ 47,1 mln

Tijdens de commissievergadering heeft een aantal van u vragen gesteld, naar aanleiding van een prijsopgave door aannemersbedrijf Hollandia, over de verhouding van deze prijsopgave tot de hierboven genoemde bedragen. In onze ogen zijn de bedragen die Hollandia noemt onvolledig en geven een vertekend beeld van de totaalkosten.

Ten eerste gaat Hollandia uit van een levensduur van 50 jaar, terwijl wij 100 jaar hanteren. Dat betekent dat Hollandia er vanuit gaat dat de bruggen na 50 jaar reeds vervangen moeten worden. Ook voor beheer- en onderhoudskosten werkt het verschil in gehanteerde levensduur door. Ten tweede richt Hollandia zich alleen op kosten voor de aannemer. Kosten voor de provincie zijn door de aannemer logischerwijs niet meegerekend. Zo houdt Hollandia geen rekening met de kosten voor vergunningen en certificering, apparaatskosten en engineering, hinderbeperkende maatregelen tijdens de bouw en een risico-opslag conform de SSK-systematiek. Deze kosten zijn alle bij een beweegbare brug significant hoger.

Tot slot moet worden opgemerkt dat de prijsopgave van Hollandia niet gespecificeerd is, daarmee is niet na te gaan of de overige kostenposten wel of niet allemaal zijn meegerekend.

Om een beter gevoel te krijgen bij de prijsopgave door Hollandia hebben wij ter vergelijking naar een andere brug gekeken. In het recente verleden heeft Hollandia de Rampspolbrug gerealiseerd. Deze vergelijking heeft ons geleerd dat de realisatie van alle bruggen samen (inclusief kosten opdrachtgever) wellicht enkele miljoenen lager uit kan vallen dan door ons berekend, maar zeker niet voor de prijs die Hollandia opgeeft.

Aansluiting A4-RijnlandRoute

In de Statencommissie is toegezegd om schriftelijk terug te komen op de aansluiting A4-RijnlandRoute en dan specifiek over het vervangen van de huidige 'Fly-overs' door 1 of meer 'Dive-unders'.

Bij het opstellen van het inpassingplan zijn in verschillende stadia inpassingsmaatregelen geïnterpreteerd, gewogen, opgenomen of afgevalen. Zo ook de 'Dive-under'.

Op 26 juni 2013 heeft u het uitvoeringsbesluit genomen en ingestemd met de scopebeschrijving voor de RijnlandRoute. In de bijlagen bij dat besluit zit het document *'RijnlandRoute nadere uitwerking – inclusief alle onderzochte opties'* (vastgesteld door GS op 19 maart 2013), waaronder de verdiepte knooppuntconfiguraties. Ook hebben we u geïnformeerd over de uitkomsten van een quick scan naar optimalisaties in het tracé in de Oostvlietpolder en Vlietland, waaronder de 'dive-under' en het aanleggen van de Hofvlietweg parallel aan de A4. Deze quick scan hebben we uitgevoerd op verzoek van belanghebbende partijen. Het verdiept aanleggen van slechts één van de 'dive unders' en het verleggen van de Hofvlietweg zijn onderzocht en afgevalen. Wij hebben toentertijd de voorkeur gegeven aan andere effectievere inpassingsmaatregelen waaronder de verlenging van de boortunnel en de verdiepte ligging bij Stevenshof. Daarnaast is aangegeven dat de 'dive under', vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, minder gewenst is dan een fly-over.

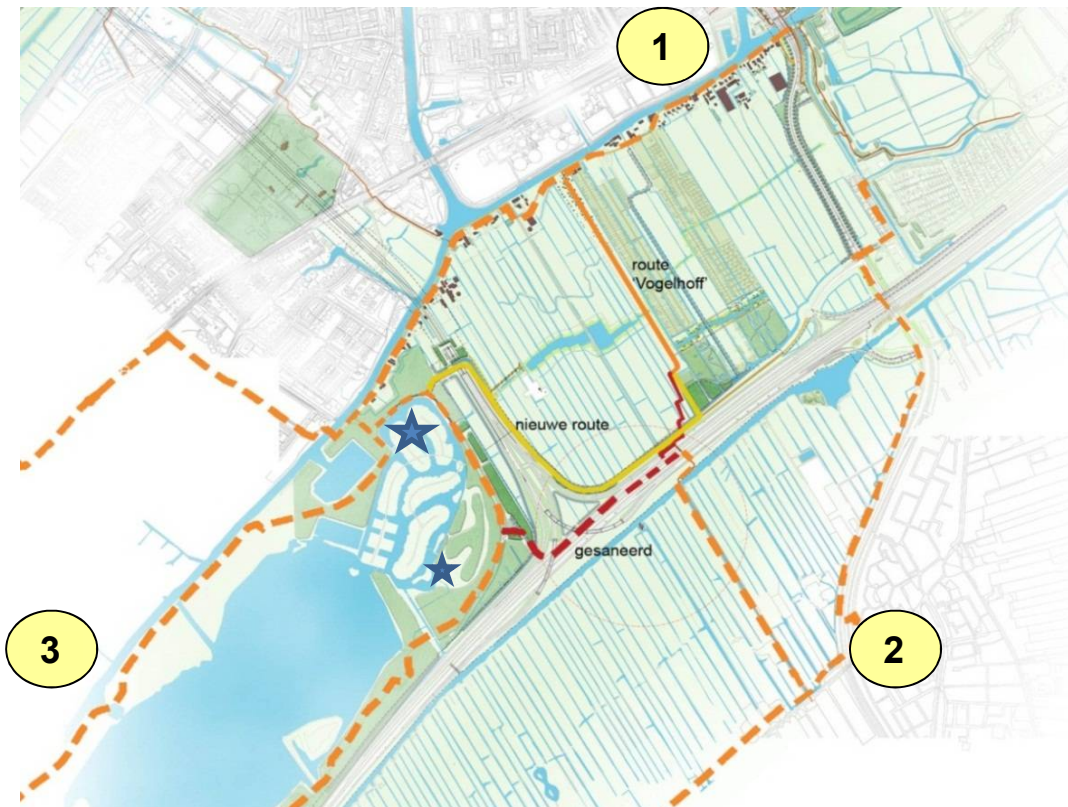
Ten opzichte van de quick scan uit 2013 is het ontwerp met bijbehorende kostenraming herzien. Door de as-verlegging in de A4 is de raming van de civieltechnische constructie lager geworden, maar nog zonder inbegrip van de kosten voor de waterstaatkundige maatregelen (onder andere verlenging kanteldijk). Het Hoogheemraadschap heeft namelijk inmiddels aangegeven dat een 'dive under' grote consequenties kan hebben voor de waterhuishouding en daarmee voor de kosten.

Daarnaast moet worden opgemerkt dat niet alle betrokken partijen dezelfde verbindingsboog onderlangs willen aanleggen. Sommige partijen willen de noordelijke verbindingsboog verdiepen. Andere partijen de zuidelijke boog.

Het onderlangs brengen van één van de verbindingsbogen heeft met name consequenties voor het landschap en in geringe mate de molenbiotop. Daarentegen, de geluidsvoordelen van een 'dive under' zijn volgens extern expert judgement nihil. Dit komt doordat het geluid van de rijkstroken op met name de A4, en in mindere mate de RijnlandRoute, het geluid van de verbindingsboog overheerst.

Fietspad door knoop Hofvliet

In onderstaand kaartje is de fietspadenstructuur weergegeven inclusief de voorgestelde nieuwe route (geel), de oude route (rood) en de hoofdvoorzieningen in Vlietland (ster).



In het Provinciaal Inrichtingsplan wordt voorgesteld om het fietspad in de Oostvlietpolder parallel aan de Hofvlietweg aan te leggen, ondanks het feit dat het technisch mogelijk is om het fietspad parallel aan de A4 en door de knoop Hofvliet aan te leggen. De redenen die wij hiervoor hebben zijn naast de kosten ook het gebruik van de fietspaden in het routenetwerk.

Het gebruik van de fietspaden in de Oostvlietpolder is recreatief van aard en richt zich met name op verschillende voorzieningen in Vlietland. De hoofdvoorzieningen waaronder de lig- en speelweides bevinden zich grotendeels in de noordwesthoek (grote ster) van het recreatiepark en deels in de noordoosthoek (kleine ster).

1. Recreatieve fietsers van Leiden naar Vlietland maken gebruik van het bestaande fietspad langs de Vliet, omdat deze route korter en attractiever is dan de route langs de A4.
2. Fietsers vanuit Zoeterwoude kunnen, via de onderdoorgang in de A4, richting Vlietland. Het nieuwe fietspad zal voornamelijk worden gebruikt door fietsers met als bestemming de hoofdvoorzieningen van Vlietland. Voor deze fietsers is de nieuwe route 500 meter korter dan de oude route langs de A4. De route direct naar de lig- en speelweides in de noordoosthoek is echter ruim 1 kilometer langer dan in de huidige situatie.
3. Voor de fietsers tussen Den Haag en Zoeterwoude geldt dat er in de nieuwe situatie een aantrekkelijkere route voorhanden is. Zij zullen naar waarschijnlijkheid meer gebruik gaan maken van het fietspad aan de noordzijde van Vlietland langs de Vliet in plaats van het fietspad aan de zuidzijde langs de A4.

Natuurcompensatie

Op 27 juni 2012 heeft u gekozen voor het huidige tracé van de RijnlandRoute. In het Milieu Effect Rapport is expliciet aangegeven dat bij de keuze voor dit tracé sprake is van een doorkruising van de ecologische verbindingszone Oostvlietpolder en het weidevogelgebied in de Papenwegsepolder (Provinciale Verordening Ruimte). Daarnaast staat in het Milieu Effect Rapport dat de RijnlandRoute invloed kan hebben op de ontwikkelpotentie van de ecologische verbindingszone Maaldrift. Bij het nemen van het besluit heeft u gekozen voor het 'tenzij' (als onderdeel van het 'nee, tenzij principe') als vertrekpunt voor de planologische inpassing. Dit 'tenzij' is voor de planologische procedure verder uitgewerkt in de natuurtoets, een mitigatie- en compensatievisie met bijbehorend plan. Het opgestelde mitigatie- en compensatieplan is uitvoerbaar en daarmee wordt voldaan aan de wettelijke bescherming van de EHS, van de beschermde soorten uit de Flora- en Faunawet, en van de weidevogelcompensatie conform de beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap (Gedeputeerde Staten 21 mei 2013).

Ecologische Hoofdstructuur

De ecologische verbindingszone Maaldrift, bij knooppunt Ommedijk, is een voorgenomen ontwikkeling (door derden uit te voeren) die niet significant mag worden beperkt door de aanleg van de RijnlandRoute. Door de aanleg van een ecopassage onder de A44 door bij knooppunt Ommedijk, wordt een barrièrewerking opgelost en voorkomen.

De ecologische verbindingszone in de Oostvlietpolder is slechts ten dele gerealiseerd door de gemeente Leiden. Waar de RijnlandRoute de verbindingszone kruist moet deze nog worden ingericht. Wij stellen voor om langs de watergang over de tunnelmond een brede natuurvriendelijke oever aan te leggen, waarmee ook dit deel wordt gerealiseerd. Bovendien wordt onder de Europaweg een ecoduiker aangelegd.

Beschermde soorten

Na aanleiding van uw vraag over de vogelbescherming kunnen wij melden dat conform het beleid alle beschermde soorten, waaronder ook vogels, op en langs het tracé zijn geïnventariseerd. In de mitigatie- en compensatievisie en bijbehorend plan zijn de maatregelen beschreven die moeten worden uitgevoerd, waaronder werken buiten de broedperiode, aangepast verlichtingsplan bij vlietroutes, hop overs' voor vleermuizen, nestmogelijkheden voor huismussen en nieuwe watergangen als alternatief leefgebied voor vissen. Zowel het plan als de visie zijn als bijlagen toegevoegd bij het Provinciaal Inpassingsplan.

Weidevogels

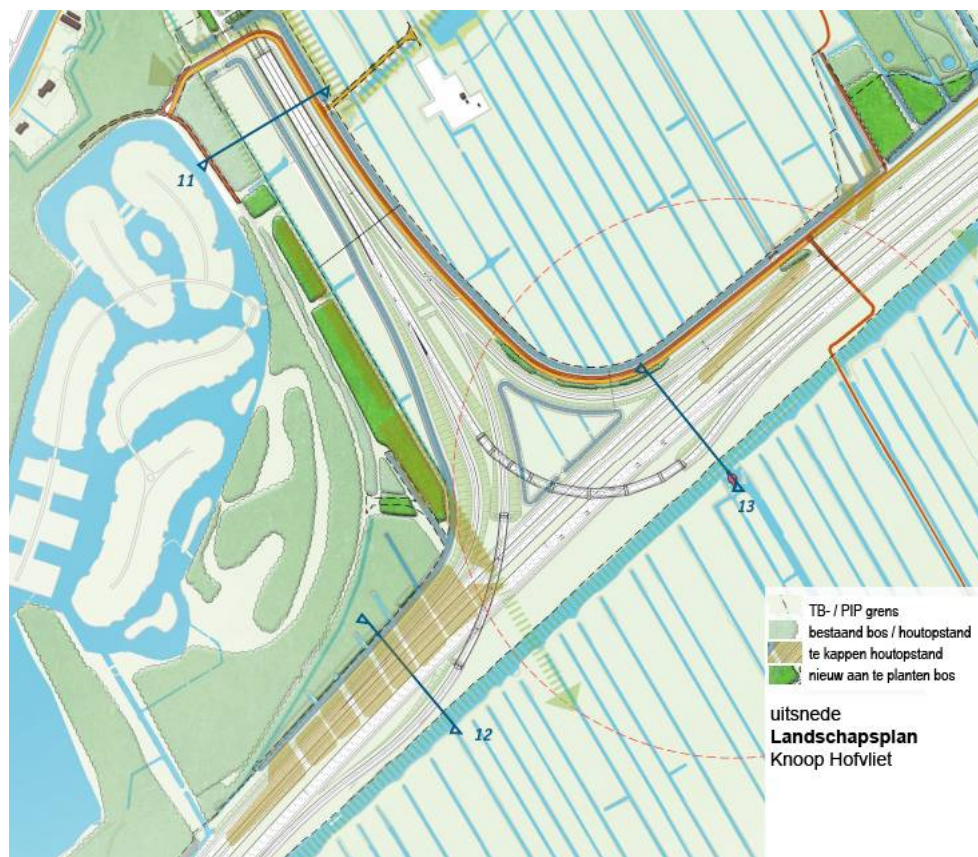
De totale weidevogelcompensatieopgave voor de RijnlandRoute beslaat ruim 21 hectare voor vernietiging, verstoring en versnippering. De afspraken, over de locaties waar de compensatie gaat plaatsvinden en wie hiervoor gaat zorgen moeten vastgelegd zijn vóór de start van de bouw van de RijnlandRoute (beleidsregel Provincie Zuid Holland 21 mei 2013). De weidevogelcompensatie zal plaatsvinden in de regio en buiten de door de RijnlandRoute verstoorde zone. De compensatie wordt voor circa 3,5 hectare door particulier natuurbeheer gerealiseerd en voor circa 18,5 hectare door agrarisch natuurbeheer. De compensatie wordt ingevuld met zware beheerpakketten, zoals uitgestelde maaidatum en inrichting met plas-dras. In het broedseizoen van 2016 zal worden gestart met het beheer. Er is voldoende budget, oppervlak en bereidheid voor de invulling van het agrarisch en particulier natuurbeheer. Bovendien kan realisatie plaatsvinden in de nabijheid van diverse polders met een maximum afstand tot 17

kilometer van de RijnlandRoute. Indien er een restopgave overblijft hebben we BBL gronden gereserveerd. Deze gronden zullen dan worden ingericht en beheerd door een terreinbeherende instantie.

Als de compensatieafspraken definitief zijn vastgelegd , zullen wij u hier over informeren.

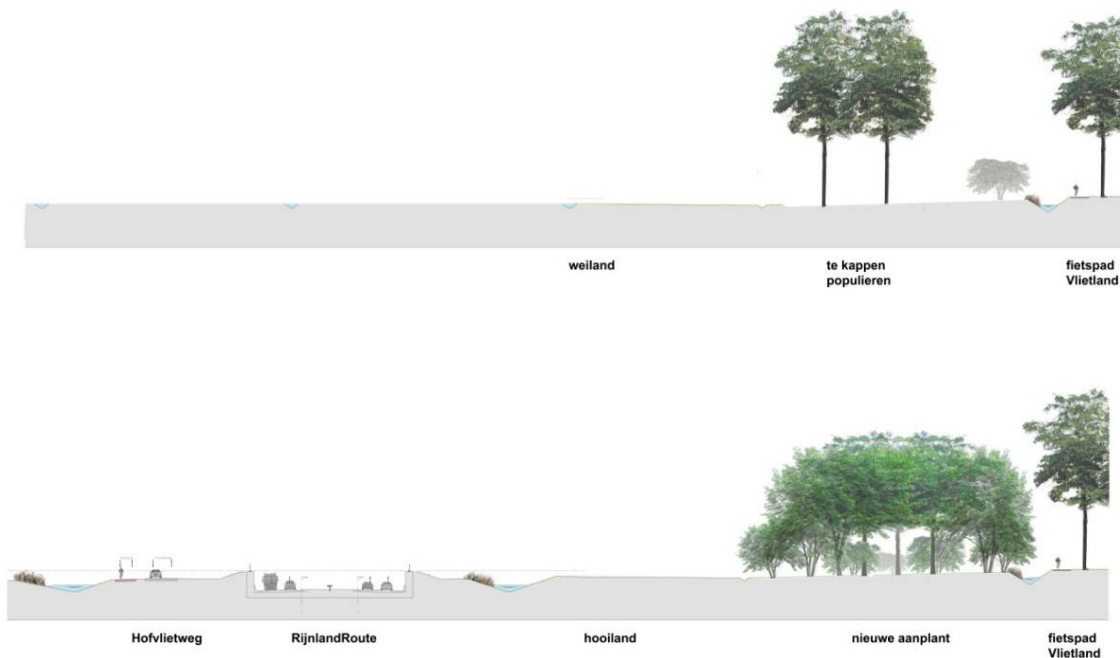
Inventarisatie bomen Vlietland

Voor de aanleg van de RijnlandRoute is er geen sprake van onnodige kap van bomen en worden er geen bomen gekapt voor de openheid van het landschap. In onderstaand plaatje zijn de locaties weergegeven waar bomen gekapt worden en nieuw worden aangeplant.



In het Beheerplan Vlietland is de kap van de rij populieren aan de noordoostkant van Vlietland, grenzend aan de Oostvlietpolder, op korte termijn voorzien. Dit gegeven hebben wij aangegrepen om de inpassing van de RijnlandRoute in de omgeving verder te verbeteren door op deze plek een mantelzoombeplanting voor te stellen. Dit is een logische stap in het beheer van een parkachtige omgeving en zal tevens het aanzicht van Vlietland verfraaien. Daarenboven levert de aanplant van de mantelzoom beplanting een bijdrage aan de mitigatieopdracht van de RijnlandRoute.

Hieronder ziet u een dwarsdoorsnede van de situatie 'voor en na' de aanleg van de RijnlandRoute aan de noordoostzijde van Vlietland grenzend aan de Oostvlietpolder.



En een totaaloverzicht van de aantallen de kappen en te planten bomen in de omgeving van Vlietland.

Kap:

Aantallen	Locatie	Reden
2,02 ha	Zuidoosten van Vlietland	Verbreding van de A4
1.28 ha	Noordoosten van Vlietland	Beheerplan Vlietland
0.37 ha	Langs de Hofvlietweg	Verbreding A4
0,16 ha	Hofvlietweg op Rietpolderweg	Aansluiting van wegen
3,81 ha	Totaal	

Aanplant:

Aantallen	Locatie	Reden
1.92 ha	Noordoostzijde Vlietland	Mantelzoombeplanting tegen doorkijk
0.19 ha	Hofvlietweg	Houtstruweel voor geleiding vleermuisroute
0.38 ha	Tunneldienstgebouw	Houtstruweel voor beperking licht- en geluidhinder
1.46 ha	Voormalig verzorgingsplaats	Bosaanplant
3.96 ha	Totaal	

Meer informatie hierover en de compensatieplicht voor het kappen van bomen staat beschreven in het Landschapsplan RijnlandRoute.

Inpassingmaatregelen bij aanbestedingsvoordeel

Tijdens de Commissievergadering van 19 november 2014 is er gesproken over diverse aanvullende inpassingsmaatregelen, waartoe bij eventuele aanbestedingsvoordelen alsnog kan worden besloten (conform uw motie 448).

Hierbij merken wij op dat het geenszins zeker is dat de aanbesteding mee gaat vallen. Tegenvallers zijn ook denkbaar. Daarnaast hechten wij er waarde aan om op te merken dat aanbestedingsmeevallers niet altijd inhouden dat een project ook daadwerkelijk goedkoper wordt. In de praktijk zien we regelmatig dat aannemers lager inschrijven dan verwacht. Dit komt omdat zij scherper inschrijven en tegelijkertijd anticiperen op meer meerwerk dan gebruikelijk. Wij stellen daarom voor om alleen bij substantiële meevallers eventueel extra inpassingsmaatregelen te overwegen.

Als na gunning blijkt dat er sprake is van een substantieel aanbestedingsvoordeel zullen wij u een voorstel doen voor de aanwending van deze middelen. Hierbij vinden wij het van groot belang dat de verschillende maatregelen tegen elkaar afgewogen worden. Bij het uitwerken van dit voorstel zullen wij de effectiviteit van de maatregel en de bereidheid van de gemeenten om mee te betalen meewegen. Als de kosten van de maatregelen niet in verhouding staan tot de effecten, zullen wij dit kenbaar maken, zodat u ook kunt beslissen om de aanbestedingsvoordelen elders in te zetten.

Zoals eerder aangegeven zijn bij het opstellen van het inpassingplan, in verschillende stadia, inpassingsmaatregelen geïnventariseerd, gewogen, opgenomen of afgefallen. Ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp van Zoeken Naar Balans F is de route in de afgelopen jaren significant verbeterd: geen 'by pass' in de Oostvlietpolder, halve ster aansluiting A4, verlengde tunnel, verdiepte ligging Stevenshof, Maaldrift verdiept, kleinere knoop Leiden West, Tjalmaweg met ongelijkvloerse kruisingen, verplaatsing aansluiting Torenvlietlaan, deels verdiepte ligging Tjalmaweg, etcetera.

Wij zijn van mening dat de route zoals opgenomen in het inpassingplan en het Tracébesluit goed is ingepast in de omgeving. Aanvullende maatregelen zijn bij significante aanbestedingsvoordelen wellicht gewenst, maar zeker niet noodzakelijk.

Naast de maatregelen die zijn toegelicht in deze brief, zijn denkbare maatregelen, die eventueel in aanmerking zouden kunnen komen bij een substantieel aanbestedingsvoordeel: de aanpak van het hoogteverschil in de verdiepte ligging (de 'bobbel'), Hofvlietweg door knoop Hofvliet, fietspad door knoop Leiden West, geluidsabsorberende wanden in de verdiepte ligging, horizontale geluidsschermen bij de Stevenshof, verlenging van de tunnel, verlenging van het aquaduct, viaduct Achterweg etcetera. De meerkosten van al deze maatregelen bij elkaar opgeteld komen uit boven de €80 miljoen. De voorgestelde maatregelen zijn technisch en verkeerskundig haalbaar. Het inpassingsplan biedt voldoende flexibiliteit om voorgestelde maatregelen uit te kunnen voeren en waar maatregelen het Tracébesluit raken zal deze mogelijk moeten worden aangepast via een wijziging van het Tracébesluit of een bestemmingsplan.

Zoals toegezegd komen wij graag, bij een significant aanbestedingsvoordeel, hiervoor bij u terug.

Inkoopstrategie en fasering

De inkoopstrategie RijnlandRoute, die u heeft ontvangen, is opgesteld in samenwerking met Rijkswaterstaat en zoomt met name in op de (gezamenlijke) strategie met betrekking tot het tunneltracé en stipt op hoofdlijnen de inkoopstrategie aan met betrekking tot de provinciale delen. Hoewel de inkoopstrategie een ambtelijk document is, hebben we ervoor gekozen u actief hierover te informeren. Het tracé voor de RijnlandRoute wordt in drie verschillende contracten in de markt gezet. Dit doen we onder andere vanwege de aanbestedingswet (kansen MKB, borgen voldoende concurrentie, etcetera.), verschil in doorlooptijden van de verschillende tracédelen en omdat de werkzaamheden voor een tunnel van totaal andere aard zijn dan de verbreding van de Europaweg en de Tjalmaweg. Op deze manier bieden we de aannemers met de juiste expertises de mogelijkheid om deze werken uit te voeren.

Voor het bepalen van de faseringsstrategie (bijvoorbeeld start tunnel of start Europaweg) zullen we gebruik maken van de kennis van de markt, waarbij gerenommeerde partijen gevraagd worden naar hun advies over de fasering. Deze vraag zullen we op korte termijn uitzetten.

Coördinatie-regeling

Juridisch is het geen probleem om de coördinatie-regeling en het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute bij de Statenvergadering van 10 december 2014 eerst in samenhang te bespreken. Zolang de besluiten apart van elkaar en in de juiste volgorde worden genomen:

- Provinciale Staten: Besluit Coördinatie-regeling

Korte schorsing

- Gedeputeerde Staten: Besluit hogere grenswaarden op basis van mandaat gedeputeerde Vervolg Statenvergadering
- Provinciale Staten: Besluit Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute

Erratum

In de commissievergadering hebben wij toegezegd u een erratum aan te bieden, behorende bij het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute. Het erratum is noodzakelijk om u een rechtmatig besluit te laten nemen over het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute.

Op 14 oktober 2014 hebben Gedeputeerde Staten het Provinciaal Inpassingsplan behandeld en deze ter besluitvorming aan u aangeboden. Op dat moment waren de Tracébesluiten voor de rijksdelen van de RijnlandRoute in concept gereed en zijn deze getoetst door Rijkswaterstaat (de zogenoemde voor- en eindtoets). De resultaten van deze toetsing hebben geleid tot bestuurlijk ondergeschikte wijzigingen in de milieuonderzoeken. De conclusies van de milieuonderzoeken zijn niet gewijzigd. Gezien het feit dat het Provinciaal Inpassingsplan en de Tracébesluiten dezelfde milieubijlagen kennen (geluid uitgezonderd), is het noodzakelijk dat deze bijlagen identiek zijn. Daarnaast werken de wijzigingen in de milieuonderzoeken door in de Toelichting van het Provinciaal Inpassingsplan.

Naast de toetsing van Rijkswaterstaat is het wegontwerp op een beperkt aantal onderdelen aangevuld, op basis van voortschrijdend inzicht, bestuurlijke afspraken en/of afstemming met het hoogheemraadschap en de omgeving. Dit werkt met name door in de Verbeelding van het Provinciaal Inpassingsplan.

In de bijlage bij deze brief zijn de uitsneden van de Verbeelding met wijzigingslocatie aangeduid en een tabel waarin per document is weergegeven wat de wijzigingen zijn. Daarnaast zijn er ook grammaticale wijzigingen en tekstuele verhelderingen doorgevoerd, maar daar is in de tabel verder niet op ingegaan.

Ter informatie zijn verder nog de volgende stukken in de bijlage toegevoegd

- Rijksbeschikking RijnlandRoute
- Brief Landsadvocaat inzake advies herziening Milieu Effect Rapport

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,

mw. drs. J.A.M. Hilgersom

drs. J. Smit

Deze brief is digitaal ondertekend, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief

Bijlagen:

- Rijksbeschikking RijnlandRoute
- Brief Landsadvocaat aan RijnlandRoute inzake advies herziening Milieu Effect Rapport
- Erratum