

RAADSVOORSTEL 10.0127

Rv. nr.: 10.0127

B&W-besluit d.d.: 26-10-2010

B&W-besluit nr.: 10.1087

Naam programma +onderdeel:

Bereikbaarheid + autoverkeer

Onderwerp:

Vorbereiding AB Holland Rijnland: Financiering en trajectkeuze Rijnlandroute

Aanleiding:

In een extra AB van Holland Rijnland d.d. 30 november moet een standpunt worden ingenomen over fasering en financiering van de Rijnlandroute. Volgens de BO Mirt afspraken tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerde van de Provincie Zuid Holland moet er op 1 december een gedragen en haalbaar voorstel liggen voor een variant, anders heeft het Rijk aangekondigd haar bijdrage te heroverwegen.

Doel:

In te stemmen met het AB voorstel om een extra bijdrage van 37,5 miljoen euro ten behoeve van de Rijnlandroute beschikbaar te stellen, waarbij 16.372.700 euro door Leiden wordt bijgedragen en 12,5 miljoen euro door alle 12 RIF gemeenten wordt betaald. Dit onder voorwaarde dat het geld enkel beschikbaar komt voor faseringsvariant F en de Churchill Avenue. De overige 8.627.300 euro wordt door Katwijk opgebracht.

Kader:

Eerdere besluitvorming: RV 06.0173 Investeringsfonds Holland Rijnland

RV 07.0131 Ontwerp - beheersverordening RIF Holland Rijnland

RV 8.0010 (Erratum) Rijnlandroute, een standpuntbepaling in het AB Holland Rijnland over de conclusies uit de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en de nut-en noodzaaknotitie.

Overwegingen:

In het kader van afspraken rond het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) wordt door het rijk gevraagd om voldoende draagvlak voor een tracé, alsmede zicht op voldoende financiële middelen, voor 1 december 2010. De voorkeur van het DB van Holland Rijnland gaat hierbij uit naar variant F. Dit is een variant op het voorkeurstracé, zoals indertijd door de provincie Zuid Holland geformuleerd. De variant gaat uit van een versobering van het oorspronkelijke ontwerp tot 2x1 rijstrook in plaats van 2x2 rijstroken, met minder vergaande inpassingsmaatregelen. Een tweede variant waar al langere tijd aan gewerkt wordt door een burgerinitiatief is de Churchillavenue. Dit tracé loopt grotendeels ondergronds onder de Churchillaan en de Lelylaan. Deze variant lijkt in zowel Leiden als de regio op steeds meer draagvlak te kunnen rekenen, al moeten de verkeerskundige en ruimtelijke consequenties van deze variant nog nader in kaart gebracht worden. Het draagvlak voor het voorkeurstracé was aanwezig, het college heeft indertijd wel extra eisen richting de provincie geformuleerd. Met de beschikbare middelen kan dit tracé echter niet op de gewenste manier worden ingepast. Hierdoor staat het draagvlak ter discussie. De nut en noodzaak van de Rijnlandroute echter niet. Het DB wil nu 37 miljoen euro ter beschikking stellen om de aanleg van een Rijnlandroute mogelijk te maken en derhave een totale impasse te voorkomen.

De definitieve keuze moet namelijk gemaakt worden voor 1 december 2010. Dit in verband met de financiële toezeggingen die vanuit het Rijk gedaan worden. Deze toezeggingen zijn gekoppeld aan de eis dat er in de regio breed gedragen overeenstemming moet bestaan over een variant. Het grote risico als er geen voorkeur wordt uitgesproken voor varianten en er geen additionele middelen beschikbaar komen is dat het Rijk haar bijdrage terugtrekt. Met het voorliggende besluit wordt aan deze eis voldaan: de Rijnlandroute wordt aangelegd langs het voorkeustracé of de Churchillavenue. Ook de Churchillavenue zou wellicht in een variant moeten worden aangelegd, bij gebrek aan middelen om een aanleg in één keer mogelijk te maken. Na in kaart brengen van alle consequenties kan hierover een uitspraak worden gedaan.

Een aantal scenario's is denkbaar. Het tracé wordt aangelegd via de F variant, via de Churchillavenue of er worden toch additionele middelen gevonden, waardoor de Rijnlandroute toch meer optimaal kan worden aangelegd. Een scenario waarbij alleen een aantal knelpunten worden aangelegd is niet in het belang van Leiden. Dit zou in beeld kunnen komen als alle ander scenario's op niets uitlopen. Hiervoor bestaat ook geen draagvlak in de regio.

De varianten op een rijtje:

De variant ZOEKEN NAAR BALANS (eindbeeld), ziet er als volgt uit:

- aanpassing Knoop West
- verbreding A44 naar 2 x 4 rijstroken
- volledige knoop Maaldrift, met tunnel
- half verdiepte ligging Stevenshof
- Voorschoten: verdiepte ligging met 600 m. lange tunnel
- aansluiting op parallelstructuur A4
- aansluiting via bypass Oostvlietpolder richting Churchilllaan.
- ontwerpsnelheid 80 km/uur

Tussen oktober 2009 en mei 2010 is een werkgroep van de IBHR (Rijk, Provincie en Holland Rijnland) gaan zoeken naar aanvullende financiering. Dit heeft maar beperkt resultaat opgeleverd. De werkgroep heeft daarnaast gekeken naar faseringsopties. Er zijn acht opties uitgewerkt voor de fasering van de Rijnlandroute.

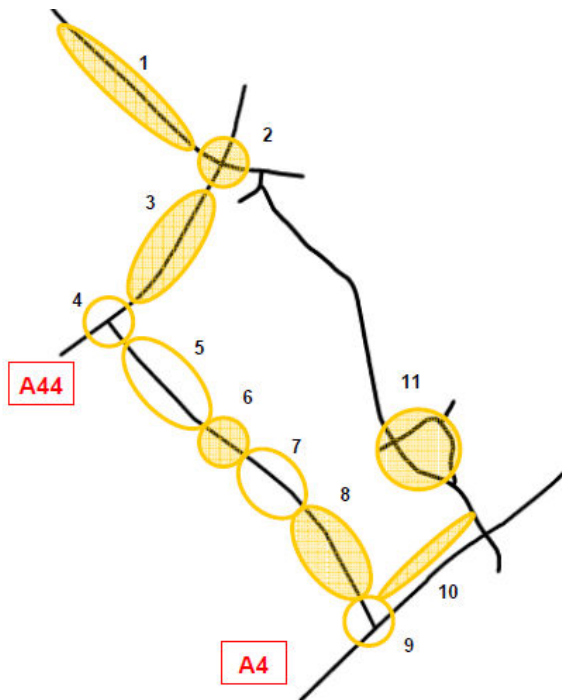
In de aanloop naar het Bestuurlijk Overleg MIRT d.d. mei 2010 tussen Eurlings en Van Dijk heeft er een tweetal bestuurlijke overleggen plaatsgevonden tussen Van Dijk en de bestuurders van de grondgebiedgemeenten en het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland. Daarin is bekrachtigd dat de voorkeur uitgaat naar het in één keer aanleggen van de Rijnlandroute. Fasering doet pijn bij iedere gemeente.

Tegelijkertijd ontbreken tot op heden de middelen voor aanleg in één keer, vandaar dat er toch een aantal faseringsvarianten in beeld gekomen zijn. De voorkeur van de provincie en vijf van de zes grondgebiedgemeenten van Holland Rijnland uit naar de zogeheten F-variant.

Faseringsvariant F, als fase 1 van Zoeken naar Balans:

1. Verdubbeling Tjalmaweg, inclusief aansluiting Nieuw Valkenburg via N441 en één aansluiting bij Duyfrak
2. Knoop Leiden West uitbreiden conform Zoeken naar Balans
3. Verbreding A44
4. Knooppunt Maaldrift half (alleen richting Amsterdam), uitvoering bovenlangs.
5. Passage Stevenshof: half verdiepte ligging
6. Spoorviaduct, voorbereid op 2x2 rijstroken. Functioneel gebruik in fase 1: 2x1 rijstrook

7. Voorschoten: 600 meter open tunnelbak, voorbereid op 2x2, Functioneel gebruik 2 x 1. Aquaduct, voorbereid voor 2x2 rijstroken, functioneel gebruik in fase 1: 2x1 rijstrook, overig deel half verdiept.
8. Oostvlietpolder: maaiveld.
9. Knooppunt A4: volledige aansluiting, bovenlangs (viaduct)
10. Parallelstructuur A4
11. Aansluiting: bypass Oostvlietpolder, conform Zoeken naar Balans, op maaiveld met brug over de Oude Rijn



De laatste maanden is de Churchill Avenue steeds meer in zicht gekomen als alternatief voor deze F-variant. Dit tracé is voortgekomen uit een burgerinitiatief en heeft zich steeds meer ontwikkeld als een volwaardige variant. De Churchill Avenue is echter te duur, zelfs duurder dan het oorspronkelijke voorkeustracé. De initiatiefnemers hebben inmiddels enkele faseringsvarianten uitgewerkt. Deze worden momenteel onderzocht op haalbaarheid en effecten. De Churchill Avenue kan op steeds meer draagvlak rekenen in de regio en ook in Leiden. Het tracé zal echter nog verder uitgewerkt moeten worden voor er besluiten over genomen kunnen worden.

CHURCHILL AVENUE (eindbeeld)

- nieuwe oost-westverbinding via bestaande N206 door ondertunneling en overkapping
- N206 als regionale stroomweg, 2x2 rijstroken, op enkele tracédelen 2x3 indien noodzakelijk vanwege capaciteit van de weg
- vier (hele/halve) ongelijkvloerse aansluitingen op het Leidse wegennet
- ontwerpsnelheid van 70 km/uur tussen A4 en A44
- versterking bereikbaarheid stadsring Leiden
- volledig wegnemen overlast doorgaand verkeer op Churchillaan en Dr. Lelylaan, behoud van bereikbaarheid en vergroting leefbaarheid van de wijken



Faseringsvariant B (Churchill Avenue)

Eerst Churchilllaan ondertunnelen, Dr. Lelylaan in de tweede fase

Eerste fase:

- Tussen Vierlinghlaan en Haagweg inpassing op 2 * 2 op maaiveldniveau. Gelijkvloerse kruising Haagweg en 2 x 2 aansluiting op Churchilltunnel, behoud van een aantal verkeerslichten
- Aanpassing spooronderdoorgang en profiel Churchillbrug; aparte fietsbrug
- Halve aansluitingen Vierlinghlaan en Diamantlaan; behoud buspassage Damlaan. Gebruik aanwezige fietstunnels Dr. Lelylaan
- Grondwallen / tijdelijke geluidsschermen.

Als geen draagvlak en financiering wordt gevonden voor F, is A voor het rijk de terugvaloptie. Omdat het rijk wil dat filevorming op de A4 en A44 voorkomen wordt en VROM wil dat Valkenburg ontwikkeld kan worden.

Faseringsvariant A (Zoeken naar Balans) ziet er als volgt uit:

Fase 1

1. Verdubbeling Tjalmaweg naar 2x2 rijstroken, aansluiting N441 ongelijkvloers, twee aansluitingen Valkenburg ongelijkvloers ter hoogte van N206
2. Knoop Leiden West opwaarderen conform ontwerp Zoeken naar Balans
3. Bypass Oostvlietpolder conform ontwerp Zoeken naar Balans op maaiveld met brug over de Oude Rijn
4. Doortrekken parallelstructuur tot en met knooppunt A4.
5. Verbreding A4-Leiden

Financiering:

Ook voor faseringsscenario F zijn er nog niet voldoende middelen. Daarop heeft 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 behelst het volgende:

- de regiogemeenten betalen een extra bijdrage van € 37,5 miljoen (€ 45 miljoen incl. BTW)
- De RijnGouwelijn West wordt eveneens gefaseerd en gaat vooralsnog niet verder dan Katwijk, zodat vrijkomende middelen kunnen worden ingezet voor de Rijnlandroute
- de toegezegde bijdrage vanuit het bedrijfsleven wordt meegerekend (€ 5 miljoen)

Financiën:

Dekking extra bijdrage Rijnlandroute.

De extra bijdrage voor Leiden bedraagt op basis van de aanvullende overeenkomst € 20.422.700,-.

Algemeen deel.

Aandeel (32,4%) in algemene extra bijdrage van 12,5 miljoen: € 4.050.000

Specifiek deel Leiden/Katwijk

Aandeel in extra bijdrage Leiden/Katwijk van 25 miljoen: € 16.372.700

Verdeling vindt plaats op basis van het aantal inwoners.

Deze extra bijdrage moet voor 1 april 2015 betaald zijn.

Dekking.

Voorgesteld wordt vanaf 2023 de jaarlijkse bijdrage van € 1.883.000 vanuit de algemene middelen van de begroting aan de GR Holland Rijnland te verlengen totdat een bedrag van € 4.050.000 is gestort. (2023 en 2024 € 1.883.000 en in 2025 dan nog een bedrag van € 284.000).

Verder wordt voorgesteld de verschuldigde bijdrage per 1 april 2015 van € 16.372.700 per die datum te activeren en de jaarlijkse rentelasten die hieruit voortvloeien eveneens te activeren t/m 2024.

Vervolgens wordt de totale investering inclusief deze rentebijdrage van € 25.234.000 vanaf 2025 lineair af te schrijven in 35 jaar en de kapitaallasten van deze investering van € 1.857.000 vanaf 2025 te dekken met de vrijval van middelen van € 1.883.000 vanaf dat jaar. In het kader van de Perspectiefnota 2012 zal overigens bezien worden of een beter dekkingsvoorstel kan worden ingezet.

Evaluatie:

Niet van toepassing.

Bijgevoegde informatie:

Adviesnota AB Holland Rijnland m.b.t. financiering Rijnlandroute, inclusief bijlagen.

- bestuursovereenkomst
- Zoeken naar Balans
- Variant A
- Variant F
- Churchill Avenue fase 1
- Churchill Avenue, na fase 2 (volledig)

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Leiden:

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders (raadsvoorstel 10.0127 van 2010), mede gezien het advies van de commissie

BESLUIT:

- 1a. in te stemmen met het beschikbaar stellen van een bedrag van € 16.372.700 als Leidse bijdrage aan een extra bijdrage aan de Rijnlandroute van 37,5 miljoen van Holland Rijnland, via financiering uit het Regionaal Investeringsfonds via de volgende systematiek:
 - i. de gemeenten Leiden en Katwijk dragen op 1 april samen € 25 miljoen bij naar rato van inwonersaantal, wat neerkomt op een bijdrage van 16.372.700 euro door Leiden
 - ii. het resterende bedrag van € 12,5 miljoen zal door alle 12 RIF gemeenten worden bijeengebracht door de RIF-systematiek te verlengen tot na 2022 met een periode die nodig is om 12,5 miljoen euro in 2015 te realiseren (naar schatting twee jaar). Voor Leiden betekent dit een extra bijdrage van € 4.050.000;
- 1b. vanaf 2023 de jaarlijkse bijdrage van € 1.883.000 vanuit de algemene middelen van de begroting aan de GR Holland Rijnland te verlengen totdat een bedrag van € 4.050.000 is gestort. (2023 en 2024 € 1.883.000 en in 2025 dan nog een bedrag van € 284.000);
- 1c. de verschuldigde bijdrage per 1 april 2015 van € 16.372.700 per die datum te activeren en de jaarlijkse rentelasten die hieruit voortvloeien eveneens te activeren t/m 2024;
- 1d. de totale investering (inclusief deze rentebijbeschrijving) van € 25.234.000 vanaf 2025 lineair af te schrijven in 35 jaar;
- 1^e de kapitaallasten van deze investering van € 1.857.000 vanaf 2025 te dekken met de vrijval van middelen van € 1.883.000 vanaf dat jaar;
- 1f In het kader van de Perspectiefnota 2012 te bezien of een beter dekkingsvoorstel kan worden ingezet;
2. de Leidse delegatie in het AB van Holland Rijnland de opdracht mee te geven in het AB van Holland Rijnland enkel in te stemmen onder de volgende voorwaarden:
 - a. de extra bijdrage wordt enkel beschikbaar gesteld voor twee varianten: de (eventueel gefaseerde) Churchill Avenue en variant F.
 - b. de zoektocht naar additionele middelen gaat door om een volledige Rijnlandroute aan te kunnen leggen;
3. in te stemmen met het voorstel om de wijziging van het RIF vast te stellen via ondertekening van een bestuursovereenkomst tussen de betreffende gemeenten en begin 2011 door de beheersovereenkomst RIF zelf te wijzigen en
4. de Leidse delegatie in het AB Holland Rijnland de opdracht te geven dit besluit van de raad van Leiden in te brengen in de AB Holland Rijnland vergadering van 30 november 2010.

Gedaan in de openbare raadsvergadering van _____,

de Griffier, de Voorzitter,

TECHNISCHE INFORMATIE

Opsteller: H. Noordhof/J. Traudes
Organisatieonderdeel: RMB
Telefoon: 5867/5850
E-mail: h.noordhof@leiden.nl/j.traudes@leiden.nl

Verantwoordelijk portefeuillehouder:

Wethouder Bereikbaarheid, financiën en economie, Robert Strijk.

Communicatie: Openbaar

Bijgevoegde informatie: Adviesnota AB Holland Rijnland m.b.t. financiering Rijnlandroute

ADVIES PRESIDIUM

Doel:

Behandelingsvoorstel:

Opmerkingen/aandachtspunten:

B&W-Aanbiedingsformulier

Onderwerp Standpuntbepaling voorstel Holland Rijnland Rijnlandroute inclusief financiering extra bijdrage

BESLUITEN

De raad voor te stellen:

- 1a. in te stemmen met het beschikbaar stellen van een bedrag van € 16.372.700 als Leidse bijdrage aan een extra bijdrage aan de Rijnlandroute van 37,5 miljoen van Holland Rijnland, via financiering uit het Regionaal Investeringsfonds via de volgende systematiek:
 - i. de gemeenten Leiden en Katwijk dragen op 1 april samen € 25 miljoen bij naar rato van inwonersaantal, wat neerkomt op een bijdrage van 16.372.700 euro door Leiden
 - ii. het resterende bedrag van € 12,5 miljoen zal door alle 12 RIF gemeenten worden bijeengebracht door de RIF-systematiek te verlengen tot na 2022 met een periode die nodig is om 12,5 miljoen euro in 2015 te realiseren (naar schatting twee jaar). Voor Leiden betekent dit een extra bijdrage van € 4.050.000;
- 1b. vanaf 2023 de jaarlijkse bijdrage van € 1.883.000 vanuit de algemene middelen van de begroting aan de GR Holland Rijnland te verlengen totdat een bedrag van € 4.050.000 is gestort. (2023 en 2024 € 1.883.000 en in 2025 dan nog een bedrag van € 284.000);
- 1c. de verschuldigde bijdrage per 1 april 2015 van € 16.372.700 per die datum te activeren en de jaarlijkse rentelasten die hieruit voortvloeien eveneens te activeren t/m 2024;
- 1d. de totale investering (inclusief deze rentebijbeschrijving) van € 25.234.000 vanaf 2025 lineair af te schrijven in 35 jaar;
- 1^e de kapitaallasten van deze investering van € 1.857.000 vanaf 2025 te dekken met de vrijval van middelen van € 1.883.000 vanaf dat jaar;
- 1f In het kader van de Perspectiefnota 2012 te bezien of een beter dekkingsvoorstel kan worden ingezet;
2. de Leidse delegatie in het AB van Holland Rijnland de opdracht mee te geven in het AB van Holland Rijnland enkel in te stemmen onder de volgende voorwaarden:
 - a. de extra bijdrage wordt enkel beschikbaar gesteld voor twee varianten: de (eventueel gefaseerde) Churchill Avenue en variant F.
 - b. de zoektocht naar additionele middelen gaat door om een volledige Rijnlandroute aan te kunnen leggen;

3. in te stemmen met het voorstel om de wijziging van het RIF vast te stellen via ondertekening van een bestuursovereenkomst tussen de betreffende gemeenten en begin 2011 door de beheersovereenkomst RIF zelf te wijzigen en
4. de Leidse delegatie in het AB Holland Rijnland de opdracht te geven dit besluit van de raad van Leiden in te brengen in de AB Holland Rijnland vergadering van 30 november 2010.

Samenvatting

Om de Rijnlandroute – de verbindingsweg tussen de A4 en A44 - aan te kunnen leggen, moeten de gemeenten van Holland Rijnland in totaal 37,5 miljoen extra bijdragen. Voor de gemeente Leiden betekent dit ruim 20 miljoen euro. Het college stelt de raad voor hiermee in te stemmen, maar alleen als aan twee voorwaarden wordt voldaan: het geld mag alleen ingezet worden voor een van de twee voorkeursvarianten: de Churchill Avenue of de zogenaamde Zoeken naar Balans – variant F.

Daarnaast moeten provincie en Rijk doorzoeken naar middelen om de gehele Rijnlandroute aan te kunnen leggen.

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 Gemeenschappelijke 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 unanimitéit 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

.....

Oplegvel

1.	Onderwerp	Financiering RijnlandRoute		
2.	Rol van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland	<input checked="" type="checkbox"/> Basistaak <input type="checkbox"/> Efficiencytaak <input type="checkbox"/> Platformtaak volgens Dagelijks Bestuur <input type="checkbox"/> 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: <input type="checkbox"/> DB <input type="checkbox"/> Colleges <input type="checkbox"/> PHO <input type="checkbox"/> DB <input checked="" type="checkbox"/> Gemeenteraad <input type="checkbox"/> DB <input checked="" type="checkbox"/> AB <input type="checkbox"/> Gemeenteraad	Datum: Informerend	Datum: Adviserend	Datum: Besluitvormend
				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 <i>(annotatie zoals op agenda staat)</i>			
8.	Inspraak	<input checked="" type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja, door: Wanneer:		

9.	Financiële gevolgen	<input type="checkbox"/> Binnen begroting Holland Rijnland <input checked="" type="checkbox"/> Buiten begroting (extra bijdrage gemeenten) te weten: circa 2 jaar doorsparen RIF en voor Leiden en Katwijk een extra financiële bijdrage Structureel/incidenteel
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

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 RijnGouwelijk-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	<u>522</u>

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 aantrekkelijk 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 Rijnlandroute, 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 RijnGouwelijk-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:
 - 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 (2 ^e tranche)	+ 45	+ 45	+ 45
Fasering RijnGouwelijk-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 majeure 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 Churchill Avenue*
De voorkeursvariant van de regio is de gefaseerde Churchill 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 Churchill 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 geleed 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 2^e 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

voorgesloten. 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).

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)

Erratum bij brief d.d. 8 oktober met het AB-voorstel over Financiering RijnlandRoute door aanvulling van het RIF .

Op p. 5 van de brief is in de tabel helaas een fout geslopen: de juiste tabel ziet er als volgt uit, met de wijzigingen geel gemarkeerd:

	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	- 133	- 186
Kosten fase 2	- 601	- 213	- 200
Saldo totaal	- 341	- 346	- 386

De overzichtstabel op p. 6 blijft inhoudelijk ongewijzigd (met de geel gearceerde asterisken hier op de juiste plek):

	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 (2 ^e 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).