



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Minister van Infrastructuur en Milieu  
Mevr. drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Onderwerp  
Rijnlandroute

Geachte mevrouw Schulz van Haegen,

Met uw voorganger, de heer Eurlings, heb ik de afspraak gemaakt om een gezamenlijk onderzoek te laten uitvoeren naar een tweetal faseringsvarianten van 'zoeken naar balans' en parallel daaraan ook mogelijke alternatieve financiering van de Rijnlandroute verder in beeld te brengen. De resultaten zouden op 1 december van dit jaar beschikbaar moeten zijn. Het verheugt mij te kunnen constateren dat we hierin geslaagd zijn en dat het beschikbare materiaal ons in staat stelt om nu bestuurlijk de nodige knopen door te hakken. Ons gesprek op 15 december a.s. zie ik dan ook tegemoet in de verwachting dat wij beiden bereid zijn om ook daadwerkelijk finale besluiten te nemen. Met het oog hierop heb ik gemeend mijn analyse en oplossingsrichting in deze brief aan u kenbaar te maken opdat daarmee de relatief korte tijd van ons overleg optimaal gebruikt kan worden. Ik hoop dat deze aanpak u aanspreekt.

De voorliggende resultaten van het onderzoek naar een tweetal faseringsmogelijkheden voor het aanleggen van het tracé 'zoeken naar balans' geven een duidelijk beeld maar brengen een oplossing niet dichterbij.

Het gefaseerd aanleggen van de Rijnlandroute leek een aantrekkelijke optie toen de financiering van de volledige aanleg in één keer niet haalbaar was. Variant A en F blijken nu geen werkbare eerste fase op te leveren, zij het om verschillende redenen. Ik deel de conclusie dat variant F om technische redenen geen reële eerste fase meer is, aangezien 90% van het volledige project in deze fase uitgevoerd en gefinancierd dient te worden. Het anders knippen van het project volgens het tracé 'zoeken naar balans' is verkeerskundig niet zinvol te doen; daarmee levert variant F geen werkbare eerste fase op. Wat overblijft, is variant A waaraan het voorliggende rapport een zeker positief verkeerskundig effect toeschrijft en die binnen het beschikbare budget haalbaar is. Toch is ook wat deze variant betreft mijn oordeel negatief, al begrijp ik dat ik met dit oordeel een op het eerste gezicht perspectiefloze situatie aan het scheppen ben.

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 8 en 9 en bussen  
18, 22, 65 stoppen  
dichtbij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.

Lid Gedeputeerde Staten

J.W.A. van Dijk

Contact  
T 070 - 441 60 77  
F 070 - 441 78 83  
jwa.van.dijk@pzh.nl

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

Datum  
- 8 DEC 2010

Ons kenmerk  
PZH-2010-231548493

Uw kenmerk

Bijlagen  
een

N.M.

Mijn belangrijkste overweging bij dit standpunt is dat de ook in variant A nog te investeren € 330 miljoen een behoorlijk bedrag vertegenwoordigt, waar tegenover een verkeerskundig resultaat staat dat daarmee niet in verhouding is. De noord-zuid relaties (A4 en A44) verbeteren tijdelijk wel ten opzichte van de referentievariant, maar de situatie in Leiden verslechtert of kan hooguit tijdelijk voor enkele jaren op het huidige niveau gestabiliseerd worden. Van een verbetering van de oost-west relaties is dus geen sprake; terwijl dat toch de kerndoelstelling van het project is. Daarmee wil ik niet zeggen dat de € 330 miljoen niet zinvol besteed zouden zijn, want er worden wel degelijk knelpunten opgelost. Echter de mobiliteitssituatie in de regio als zodanig verbetert niet. Wanneer we de zekerheid zouden hebben dat in 10 á 15 jaar het resterende deel van 'zoeken naar balans' kan worden aangelegd, zou uitvoering van variant A nog te overwegen zijn. Maar we kunnen nu al met zekerheid stellen dat in 10 á 15 jaar de provincie en de regio niet in staat zullen zijn de resterende financiële middelen te organiseren, waardoor fase twee er dus zal komen. Dit wetende kom ik tot de stelling dat € 330 miljoen teveel geld is voor te weinig oplossing. Ik denk dat dit oordeel ook voor het Rijk zou moeten gelden wanneer de gebruikelijke kosten-batenanalyse hierop toegepast zou worden. Omdat de kosten-batenanalyse tot nu toe wel is toegepast op het volledige project maar niet op variant A als langdurige eindsituatie hebben wij wel een positief resultaat op papier, maar niet in de werkelijkheid.

Ik heb, denk ik, met het voorgaande helder gemaakt wat mijn afweging is om variant A toch af te wijzen. Ik wil hier nog aan toevoegen dat ook de regio Holland-Rijnland een afwijzend standpunt ten aanzien van deze variant inneemt, omdat met name een duidelijke verslechtering van de doorstroming binnen Leiden zal ontstaan en dus geen sprake zal zijn van een verbetering van de oost-west verbinding.

Maar wat nu. Een gesprek waarin we voornamelijk potentiële oplossingen afwijzen, zint u uiteraard net zo min als mijzelf. Met het navolgende hoop ik dan ook een oplossing te kunnen aanreiken.

In het verleden was de verbinding tussen de A4 en de A44 in de plannen van het Rijk opgenomen als een rijksweg. Dit heeft in de beginfase van het project geleid tot een discussie over de vraag of het Rijk of de provincie hiervoor primair de trekker diende te zijn. Uiteindelijk hebben we een pragmatisch besluit genomen en heeft de provincie zich bereid verklaard om het voortouw te nemen bij dit project. Deze discussie is wat mij betreft illustratief voor het feit dat de mobiliteitsproblemen in de regio Leiden een belangrijke, maar gedeelde verantwoordelijkheid van de provincie en het Rijk zijn. De geïnvolveerde grote nationale belangen en de concentratie van rijksinfrastructuur vragen bij elke oplossing een grote bijdrage van het Rijk. De schaal van de problemen en de hieraan verbonden kosten zullen veelal de financiële spankracht van de provincie Zuid-Holland zwaar overstijgen. De van het Rijk ontvangen BDU en de eigen financiële ruimte (zonder grote eigen vermogens!) zijn in ruime mate onvoldoende om een project van deze omvang te kunnen financieren.

Creatieve pogingen om door herprioriteren van het eigen programma, via innovatieve aanbesteding en door middel van het tijdelijke gebruik van middelen van de RijnGouwelijn-West voor de financiering van de Rijnlandroute (waarvoor uiteraard toestemming van u nodig is)

hebben onvoldoende financiële ruimte opgeleverd om tot een totaal-oplossing te komen. Ik moet constateren dat het financiële gat voor de provincie te groot is en niet op eigen kracht te sluiten. Daarnaast dient ook nog de afdekking van de onzekerheidsmarge te worden opgelost wat het financiële probleem alleen maar meer onhanteerbaar maakt. Ook met een extra bedrag van € 37 miljoen van de regio is het nu en in de toekomst onmogelijk voor de provincie om een tekort van deze omvang te kunnen dekken. Er zijn dan ook maar twee oplossingsrichtingen die aan dit dilemma een einde kunnen maken.

De eerste is variant A als een eindoplossingvariant zien en constateren dat er verhoudingsgewijs veel geld wordt besteed, maar weinig en vooral kortstondige verbetering op de vooral noord-zuid corridors (en niet op de oost-west corridor wat onze hoofddoelstelling is bij dit project), hetgeen vooral een symbolische oplossing zal opleveren.

De tweede is dat het Rijk accepteert dat de tot nu toe overeengekomen verdeling van de kosten niet te handhaven is, willen we de Rijnlandroute ooit af kunnen financieren. Uitstel of wachten op een andere oplossing heeft geen zin omdat de provincie ook in de toekomst niet in staat is een substantieel hoger aandeel in de kosten voor haar rekening te nemen. Gezien de rijksbelangen in de regio, zoals onder andere de ontwikkeling van Valkenburg, de rijksprioriteit Greenport (Flora Holland en bollenstreek) en de snel stagnerende economische ontwikkeling bij het uitblijven van een oplossing van het mobiliteitsprobleem in dit deel in de Randstad, zal afwachten niet meer zijn dan kortstondig uitstel omdat druk vanuit de samenleving de Rijnlandroute weer opnieuw op de politieke agenda zal zetten. Gezien de nu al bestaande praktijk van uitspraken van de Raad van State die verdere (woning) bouw activiteiten in de regio onmogelijk maken zolang de mobiliteitsproblemen niet substantieel opgelost zijn, is de urgentie nu al zo hoog dat het niet eens van de agenda gehaald zal kunnen worden. In dit licht is nu al te voorspellen dat nieuwe bouwplannen, zoals beoogd in Valkenburg, onuitvoerbaar zullen blijken door tussenkomst van de Raad van State. Voor de definitieve tracékeuze tussen 'zoeken naar balans' of Churchill Avenue hebben we nog de tijd tot voorjaar 2011. Maar voor de vraag of u als Minister van I&M de rijksverantwoordelijkheid op u wilt nemen om een financiering mogelijk te maken voor een aanleg van de Rijnlandroute in één keer, is nu het moment gekomen. De vraag kan alleen positief beantwoord worden wanneer u bereid bent meer aan dit project bij te dragen. Doet u dat niet dan kunnen we met de beschikbare middelen een aantal knelpunten voor verhoudingsgewijs veel geld oplossen, maar is een volledige aanleg ook in de verre toekomst op de huidige voorwaarden onmogelijk. Ik zal mij tot het uiterste willen inspannen om toch tot een echte voortgang in het project te komen, maar daarvoor moeten we over de resterende twee financiële knelpunten een beslissing nemen.

Hoogachtend,

dr. J.W. Asje van Dijk

Bijlage: Financieel overzicht Rijnlandroute Zoeken naar Balans Eindfase

## RIJNLANDROUTE ZOEKEN NAAR BALANS EINDFASE

Kostenoverzicht	Excl. btw	Incl. btw
<i>Basisraming</i>		
Zoeken naar Balans eindsituatie*	€ 621,0	€ 739,0
Kosten Rijkswaterstaat	€ 33,6	€ 40,0
Projectmanagementkosten PZH (5,5 %)	€ 36,0	€ 42,8
Indexering bijdrage Holland Rijnland	€ 6,6	€ 7,9
Indexering aanv. bijdrage Holland Rijnland	€ 6,6	€ 7,9
<b>Subtotaal:</b>	<b>€ 703,8</b>	<b>€ 837,6</b>

\* (excl. verbreding A4)

Onzekerheidsmarge (30%) € 196,4 € 233,7

Dekkingsoverzicht	Excl. btw	Incl. btw
<i>Toezeggingen</i>		
Bijdrage Rijk (excl. bijdrage A4)	€ 300,0	€ 357,0
Bijdrage Holland Rijnland	€ 37,5	€ 44,6
Bijdrage Provincie Zuid-Holland	€ 80,0	€ 95,2
<b>Subtotaal toezeggingen RLR:</b>	<b>€ 417,5</b>	<b>€ 496,8</b>
<b>Probleem 1 Tekort</b>	<b>€ 286,3</b>	<b>€ 340,7</b>
verdubbeling prov. en reg. bijdrage*	€ 117,5	€ 139,8
extra bijdrage rijk/i&m	€ 168,8	€ 200,9
<b>Probleem 2 Onzekerheidsmarge (30%)</b>	<b>€ 196,4</b>	<b>€ 233,7</b>

\* waarvan € 37,5 extra bijdrage regio en  
€ 57 vanuit fasering RGL-west rest uit MPI