



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## 5 –minuten versie voor Provinciale Staten

Directie  
DRM  
Afdeling  
Projecten en Programma's  
Registratienummer  
PZH-2013-398925373 (DOS-2007-  
0001083)

Datum vergadering Gedeputeerde Staten  
14 mei 2013

Verzenddatum

**17 MEI 2013**

Geheim  
Nee

Portefeuillehouder  
Bondt, IGM, de

Paraaf Provinciesecretaris

Termijn  
26 juni 2013

Onderwerp  
Uitvoeringsbesluit Rijnlandroute

Bijlagen  
Voordracht van GS an PS  
Scopebeschrijving RijnlandRoute Nadere Uitwerking

Voorstel van GS aan PS: instemmen met de aanvang van de realisatiefase ("uitvoeringsbesluit") van het Project RijnlandRoute en de scopebeschrijving RijnlandRoute Nadere Uitwerking

### 1. Onderwerp in kort bestek

Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de keuze gemaakt voor de voorkeursvariant ZnB Optimaal als tracé van de RijnlandRoute waarvoor een inpassingsplan in procedure kon worden gebracht. Daarbij hebben Provinciale Staten een aantal moties aangenomen waarin Gedeputeerde Staten worden verzocht een reeks van aanvullende inpassingsmaatregelen te onderzoeken. Ook vanuit diverse gemeenten in de regio en in de Tweede Kamer is aangedrongen op nader onderzoek om de inpassing verder te optimaliseren.

De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in het rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking – Samenvatting en het rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking – inclusief alle onderzochte opties, d.d. 19 maart 2013. In deze rapporten worden alle opties beschreven die in de tweede helft van 2012 en de eerste maanden van 2013 onderzocht zijn ten aanzien van de inpassing van de RijnlandRoute. De beide rapporten zijn in maart 2013 ter kennisname aan Provinciale Staten aangeboden.

De in bovengenoemde rapporten beschreven inpassingsmaatregelen waren gebaseerd op deelonderzoeken. In de afgelopen maanden zijn de ontwerpen en ramingen uit de deelonderzoeken verwerkt in een integraal ontwerp en integrale kostenraming. Vervolgens heeft Rijkswaterstaat een integrale toets uitgevoerd op het ontwerp en de kostenraming in het kader van een Gate Review MIRT 2 (afroning van de pre-planuitwerkingsfase en start van de planuitwerkingsfase).

Nu deze aanvullende onderzoeken naar de inpassingsmaatregelen en de integrale toets zijn afgerond en de scope is aangevuld met de door Gedeputeerde Staten voorgestelde inpassingsmaatregelen, kan een uitvoeringsbesluit ex artikel 2.2.1. van de Regeling Projecten Zuid-Holland genomen worden. Artikel 2.2.2. van de regeling schrijft voor dat ter onderbouwing

van dit besluit helderheid gegeven moet worden over scope, kosten en dekking, en de planning van het onderhavige MPI-project.

Binnen de Regeling Projecten Zuid-Holland is bij deze faseovergang sprake van een uitvoeringsbesluit. In de komende realisatiefase zal, conform de kaderregels van PS, allereerst het definitief provinciaal inpassingsplan door PS worden vastgesteld. Daarnaast wordt in deze fase het voorlopig ontwerp opgesteld en de realisatie voorbereid en uitgevoerd. Bij het Rijk is bij deze faseovergang sprake van een voorkeursbeslissing en noemt men de komende fase de planuitwerkingsfase, waarin de Minister de tracébesluiten voor de rijksdelen zal nemen en de realisatiefase wordt voorbereid. De realisatiefase gaat bij het Rijk van start na de tracébesluiten.

## **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 voorkeursvariant RijnlandRoute Nadere Uitwerking heeft 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. In de Stuurgroep was in het voorjaar 2012 overeenstemming bereikt over de tracékeuze. Op 11 maart 2013 is in de Stuurgroep breed draagvlak geconstateerd voor een verdere uitwerking van het voorgestelde pakket inpassingsmaatregelen in het in de volgende fase op te leveren voorlopig ontwerp.

Met Holland Rijnland, gemeente Voorschoten en gemeente Wassenaar die cofinancieren worden hieromtrent bestuursovereenkomsten gesloten.

Met het Ministerie van I&M zal een overeenkomst worden afgesloten over het ontwerp, de bijbehorende kostenraming en planning, de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de partijen en de door het Ministerie van I&M ter beschikking te stellen subsidie.

Doordat grote delen van de RijnlandRoute in beheer van het Rijk zijn, wordt de komende tijd de samenwerking met Rijkswaterstaat geïntensiveerd. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat alle producten die in het kader van de RijnlandRoute voor de rijksdelen opgesteld worden, moeten voldoen aan de kwaliteitseisen van Rijkswaterstaat. Dit zal onder andere gevolgen hebben voor de planning en de te hanteren methodieken voor andere producten. De kostenraming voldoet al aan de eisen van Rijkswaterstaat.

### 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.

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

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

Als uitvoering van de moties 345, 346, 347, 348 en 349 (aangenomen op 27 juni 2012) is het ontwerp verder uitgewerkt waarbij in grote mate tegemoet is gekomen aan de wensen in de moties. De scope van de RijnlandRoute is hiermee aangevuld zodat de definitieve scope van de voorkeursvariant kan worden vastgesteld. Met het vaststellen van de definitieve voorkeursvariant kan het uitvoeringsbesluit worden genomen en zal het project Rijnlandroute worden overgeheveld van de verkenningsfase naar de realisatiefase.

### Motie 426

Tijdens de PS-vergadering van 24 april 2013 is een motie aangenomen waarin Gedeputeerde Staten onder andere worden verzocht om de variant Maaldrift Optimaal aan een nader onderzoek te onderwerpen op verkeersafwikkeling en kosten en daarbij in overleg te treden met Rijkswaterstaat over de mogelijkheden. Gevraagd is het onderzoek uiterlijk begin juni 2013 af te ronden en intussen de variant Maaldrift Optimaal niet op voorhand uit te sluiten.

De variant Maaldrift Optimaal is voorgelegd aan Rijkswaterstaat. Uitsluitsel hierover wordt begin juni 2013 verwacht. Zoals reeds bij de behandeling van de motie in Provinciale Staten aangegeven kunnen de resultaten van dit aanvullend onderzoek niet conform de geldende termijnen worden aangeleverd. Gedeputeerde Staten zullen echter alles in het werk stellen om deze informatie voorafgaand aan de behandeling in de PS-vergadering van 26 juni 2013 aan Provinciale Staten beschikbaar te stellen. Afhankelijk van de bevindingen door Rijkswaterstaat is het mogelijk dat de scopebeschrijving zal worden aangepast.

### Voorbehoud voor second opinion Katwijk

Binnen de oorspronkelijke randvoorwaarden van het project Duinvallei is op 15 mei 2012, 19 maart 2013 en 14 mei 2013 door GS de oplossing voor de aansluiting Valkenburg I vastgesteld, zoals beschreven in bijgaande scopebeschrijving (ligging ter hoogte van Katwijkerbroek). De gemeente Katwijk en de provincie hebben echter in het afgelopen half jaar nieuwe onderzoeken en workshops gehouden voor het gedeelte van de N206 vanaf aansluiting Valkenburg I tot en met de Zeeweg. Deze hadden tot doel tot betere afstemming te komen tussen met name gemeentelijke projecten. Deze liggen namelijk dicht bij elkaar, zijn onderling sterk verweven en zijn door toedoen van de gemeente Katwijk na bovengenoemd besluit deels van scope veranderd. Het betreft de RijnlandRoute, de HOV-corridor Leiden-Katwijk-Noordwijk en daarnaast de gemeentelijke projecten: Westerbaan, projectlocatie Valkenburg, reconstructie van het viaduct Zeeweg, de verdieping en verlegging van de N206 en het project Duinvallei. Insteek van de studies was suboptimale oplossingen te vermijden en optimaal gebruik te maken van de beschikbare middelen.

Tevens is vanuit een vergelijkbare insteek op verzoek van de gemeenteraad van Katwijk een second opinion uitgevoerd naar de samenhang van deze projecten. De provincie heeft daarbij aangegeven open te staan voor een andere oplossing indien die voor de totale verkeerssituatie beter is, geen negatieve effecten heeft op de RijnlandRoute en binnen de financiële scope past.

In de workshops is gebleken dat er andere kansrijke oplossingen zijn voor het totaal aan (gemeentelijke) verkeersprojecten in dit deel van Katwijk. Zo is er een variant waarbij de N441

en de Molentuinweg op een andere manier worden aangesloten op de N206 en de aansluiting Valkenburg I 350 meter naar het oosten wordt verplaatst. In de afgelopen maand is er nog aanvullend verkeerskundig onderzoek gedaan. Nadat ook de financiële en juridische aspecten in kaart zijn gebracht, zullen Gedeputeerde Staten en de Gemeente Katwijk op korte termijn een definitieve keuze maken voor de aansluiting Valkenburg I. Afhankelijk van deze keuze is het mogelijk dat de scopebeschrijving zal worden aangepast. Het maakt voor de functionaliteit van de RijnlandRoute en de HOV-corridor niet uit waar de aansluiting Valkenburg I precies komt te liggen.

#### **c. Vervolgprocedure**

Na besluitvorming door Provinciale Staten zal de definitieve voorkeursvariant RijnlandRoute Nadere Uitwerking verder worden gedetailleerd in een voorlopig ontwerp en zullen op basis van deze variant de procedures van het inpassingplan en het tracébesluit worden voortgezet. Daarnaast zullen in de komende periode gesprekken worden gevoerd met eigenaren van onroerende zaken, wiens eigendom op enig moment verworven zal moeten worden voor de realisatie van de RijnlandRoute. Provinciale Staten hebben op 24 april 2013 ingestemd met motie 422, zodat Gedeputeerde Staten in de komende fase al kunnen overgaan tot minnelijke verwerving van onroerende zaken (inclusief eventuele schadeloosstelling) die onomkeerbaar benodigd zijn voor het realiseren van de RijnlandRoute en waarvan de eigenaren gaarne bereid zijn te verkopen.

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

##### **Overzicht kosten en dekking**

De hieronder opgenomen bedragen voor de projectkosten en beschikbare dekking van de RijnlandRoute zijn ten opzichte van de Nota Voorkeursalternatief, 16 mei 2012 (GS-besluit van 15 mei 2012) aangepast van prijspeil 2010 naar prijspeil 2012.

Daarnaast zijn de volgende twee wijzigingen in de presentatie doorgevoerd:

- De reservering in de provinciale begroting t.b.v. het weerstandsvermogen ad € 120 miljoen is niet meer opgenomen in het financieel overzicht van de RijnlandRoute, aangezien deze reserve geen onderdeel is van het projectbudget. Conform de gemaakte afspraken is, naast het algemeen provinciaal weerstandsvermogen, in het MPI een extra weerstandsvermogen van € 120 miljoen voor dit project gereserveerd.
- Het budget voor de Ontsluiting Bio Science Park ad € 30 miljoen is niet meer opgenomen in het financieel overzicht van de RijnlandRoute, aangezien het project door de gemeente Leiden wordt uitgevoerd en ook geen onderdeel uitmaakt van de kostenraming van de RijnlandRoute

### Financieel overzicht Rijnlandroute

In euro's x 1 mln. excl. BTW	<b>PS-besluit</b> <b>27 juni 2012</b> Prijspeil 2010	<b>GS-besluit</b> <b>14 mei 2013</b> Prijspeil 2012
<b><u>Projectkosten</u></b>		
Kostenraming	754,0	795,2
Reeds gemaakte kosten en geraamde apparaatskosten	27,0	29,0
<b>Totaal projectkosten Rijnlandroute</b>	<b>781,0</b>	<b>824,2</b>
<b><u>Dekking</u></b>		
Rijksbijdrage excl. BTW (2012 incl. 21 % BTW: € 545 mln)	445,0	450,4
Provinciale bijdrage inclusief extra middelen inpassing hoofdlijnenakkoord en de extra bijdrage MPI voor Knoop Leiden West.	262,0	272,4
Projectbudget Aansluiting Rijnfront-Zuid		3,7
Bijdrage Regio Holland Rijnland	74,0	75,0
Bijdrage Gemeente Voorschoten		9,0
Bijdrage Gemeente Wassenaar		1,5
<b>Totaal Beschikbare Dekking Rijnlandroute</b>	<b>781,0</b>	<b>812,0</b>
<b>Overschot (+) / Tekort (-) RijnlandRoute</b>	<b>0,0</b>	<b>-12,2</b>

#### *Toelichting projectkosten*

Het integrale ontwerp en bijbehorende SSK kostenraming (met een bandbreedte gebruikelijk voor deze fase van het project) is opgesteld door RoyalHaskoningDHV en getoetst door Rijkswaterstaat in het kader van de Gate Review.

#### *Toelichting dekking*

De rijksbijdrage is ten opzichte van het GS-besluit van 15 mei 2010 geïndexeerd met een bedrag van € 13 miljoen. Daarnaast is de rijksbijdrage exclusief BTW met € 7,6 miljoen verlaagd aangezien het Rijk de BTW-verhoging van 19% naar 21% niet heeft gecompenseerd. Hierdoor wordt door het Rijk een groter deel van de rijksbijdrage in het BTW-compensatiefonds gestort, waardoor de rijksbijdrage exclusief BTW ten behoeve van het project daalt.

De dekking is verder toegenomen door overheveling van het projectbudget voor de Aansluiting Rijnfront-Zuid. Dit was tot nu toe een apart project, maar wordt nu een integraal onderdeel van de RijnlandRoute.

Daarnaast is de dekking toegenomen door een bijdrage van de gemeente Voorschoten aan de boortunnel en de gemeente Wassenaar aan de aansluiting Maaldrift.

Met het Ministerie van I&M, de Gemeenschappelijke Regeling Holland Rijnland, de gemeente Wassenaar en de gemeente Voorschoten worden overeenkomsten afgesloten. Daarbij worden tevens afspraken gemaakt om het kasritme van deze bijdragen optimaal af te stemmen op het uitgavenpatroon.

*Conclusie ten aanzien van de projectkosten en dekking*

Bij het GS-besluit van 19 maart 2013 was er een sluitende begroting, echter na de grondige toets in het kader van de Gate Review resulteert een tekort van € 12,2 miljoen (dekking ad € 812 miljoen ten opzichte van de projectkosten ad € 824,2 miljoen). Daartegenover staat dat ten behoeve van de Gate Review diverse optimalisatiemogelijkheden zijn geïnventariseerd, welke nog tot kostenbesparingen zullen leiden, zoals meer hergebruik van bestaand tracé en een slanker ontwerp waardoor minder grondaankoop nodig is en/of gebruik van taluds in plaats van duurdere keerwanden. Gedeputeerde Staten zijn van mening dat het huidige tekort van € 12,2 miljoen (1,5% van het projectbudget) in deze fase van het project, mede gezien de inmiddels voor de Gate Review geïnventariseerde optimalisatiemogelijkheden, niet verontrustend is en gaan ervan uit dat bij het opstellen van het voorlopig ontwerp de projectbegroting sluitend kan worden gemaakt. Het beschikbaar budget ad € 812 miljoen is daarbij taakstellend.

Conform de regeling Projecten Zuid-Holland worden Provinciale Staten door Gedeputeerde Staten geïnformeerd over de voortgang van het project RijnlandRoute. Indien tijdens de uitvoeringsfase het totaal beschikbaar gestelde budget met meer dan € 2,5 miljoen dreigt te worden overschreden, doen Gedeputeerde Staten altijd vooraf (achteraf en incidenteel bij spoed) een voorstel voor aanvullend budget aan Provinciale Staten.

*Beheer- en onderhoudskosten*

Over de beheer- en onderhoudskosten voor het hoofdwegennet ad circa € 1,6 miljoen worden nog nadere afspraken gemaakt met het Rijk. De beheer- en onderhoudskosten van het onderliggend wegennet komen voor rekening van de provincie en bedragen circa € 5,3 miljoen per jaar. Deze kosten zullen bij de eerstvolgende begrotingsbehandeling worden verwerkt in de provinciale meerjarenbegroting.

---

Technische & proces vragen en informatie bij

Ambtenaar  
C. Roeleveld

Telefoon 070 - 441 75 73  
Kamer B136



Onderwerp  
Uitvoeringsbesluit RijnlandRoute

## **1 Ontwerpbesluit**

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelet op:

Artikel 2.2.1. van de Regeling Projecten Zuid-Holland

Besluiten:

- In te stemmen met de aanvang van de realisatiefase ("uitvoeringsbesluit") van het Project RijnlandRoute
- In te stemmen met de scopebeschrijving RijnlandRoute Nadere Utwerking, 14 mei 2013

Den Haag, 2013-06-26

Provinciale Staten van Zuid-Holland,  
griffier, voorzitter,



## **2 Toelichting**

Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de keuze gemaakt voor de voorkeursvariant ZnB Optimaal als tracé van de RijnlandRoute waarvoor een inpassingsplan in procedure kon worden gebracht. Daarbij hebben Provinciale Staten een aantal moties aangenomen waarin Gedeputeerde Staten worden verzocht een reeks van aanvullende inpassingsmaatregelen te onderzoeken. Ook vanuit diverse gemeenten in de regio alsook in de Tweede Kamer is aangedrongen op nader onderzoek om de inpassing verder te optimaliseren.

De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in het rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking – Samenvatting en het rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking – inclusief alle onderzocht opties, d.d. 19 maart 2013. In deze rapporten worden alle opties beschreven die in de tweede helft van 2012 en de eerste maanden van 2013 onderzocht zijn ten aanzien van de inpassing van de RijnlandRoute. De beide rapporten zijn in maart 2013 ter kennisname aan Provinciale Staten aangeboden.

De in bovengenoemde rapporten beschreven inpassingsmaatregelen waren gebaseerd op deelonderzoeken. In de afgelopen maanden zijn de ontwerpen en ramingen uit de deelonderzoeken verwerkt in een integraal ontwerp en integrale kostenraming. Vervolgens heeft Rijkswaterstaat een integrale toets uitgevoerd op het ontwerp en de kostenraming in het kader van een Gate Review MIRT 2 (afronding van de pre-planuitwerkingsfase en start van de planuitwerkingsfase).

Nu deze aanvullende onderzoeken naar de inpassingsmaatregelen en de integrale toets zijn afgerond en de scope van de RijnlandRoute is aangevuld met de door Gedeputeerde Staten voorgestelde inpassingsmaatregelen, kan een uitvoeringsbesluit ex artikel 2.2.1. van de Regeling Projecten Zuid-Holland genomen worden. Artikel 2.2.2. van de regeling schrijft voor dat ter onderbouwing van dit besluit helderheid gegeven moet worden over scope, raming en tijdsplanning van het onderhavige MPI-project.

Binnen de Regeling Projecten Zuid-Holland is bij deze faseovergang sprake van een uitvoeringsbesluit. In de komende realisatiefase zal, conform de kaderregels van PS, allereerst het definitief provinciaal inpassingsplan door PS worden vastgesteld. Daarnaast wordt in deze fase het voorlopig ontwerp opgesteld en de realisatie voorbereid en uitgevoerd.

Bij het Rijk is bij deze faseovergang sprake van een voorkeursbeslissing en noemt men de komende fase de planuitwerkingsfase, waarin de Minister de tracébesluiten voor de rijksdelen zal nemen en de realisatiefase wordt voorbereid. De realisatiefase gaat bij het Rijk van start na de tracébesluiten.

### **Scope**

Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten gekozen voor de voorkeursvariant Zoeken naar Balans Optimaal. De scope van deze voorkeursvariant - beschreven in de Nota Voorkeursalternatief - kan thans worden aangevuld. Op basis van het rapport Rijnlandroute Nadere Uitwerking, d.d. 19 maart 2013 zijn aan de scope de extra inpassingsmaatregelen toegevoegd. Zo zal een betere ruimtelijke inpassing over het gehele tracé kunnen worden bereikt alsmede een hogere verkeersveiligheid, met name op de knooppunten met het hoofdwegennet.

Recreatieve en ecologische verbindingen worden mogelijk in de Papewegsepolder, bij Valkenburg en in de Oostvlietpolder (onder meer omdat daar de bypass komt te vervallen). De weg tussen de A4 en de A44 zal door Voorschoten aangelegd worden in een boortunnel en bij de Stevenshof met een verdiepte ligging, waardoor de effecten op de omgeving ter plaatse verminderen. Er zullen bovendien minder woningen afgebroken hoeven te worden aan de Vlietweg in Leiden en in Voorschoten aan de Hofweg en de Leidseweg. Met deze aanvullingen wordt in grote mate tegemoet gekomen aan de ingediende moties.

De scopewijziging bestaat uit de volgende aanvullende inpassingsmaatregelen ten opzichte van de variant ZnB Optimaal die in de Nota Voorkeursalternatief is beschreven:

<b>Tracédeel</b>	<b>Inpassingsmaatregel Nadere Uitwerking</b>
Tjalmaweg Valkenburg I	Aansluiting verschoven (20 meter) en verdraaid, maar nader onderzoek loopt nog in verband met second opinion Katwijk
Tjalmaweg Valkenburg II	Aansluiting verschoven (200 meter naar het westen) en verlaagd
Knoop Leiden West	Verbeterd en compacter ontwerp
Knooppunt Maaldrift	Compactere trompetaansluiting zonder oostelijke parallelweg, maar nader onderzoek loopt nog in verband met de statenmotie 426 (PS-vergadering 24 april 2013)
Passage Stevenshof	Verdiepte ligging (circa -4m). De exacte diepte wordt in nadere uitwerking in de VO-fase bepaald. Veenwatering ligt in aquaduct over de RijnlandRoute. Dobbewatering ligt boven boortunnel.
Passage Voorschoten	Boortunnel van 2,2 km van in de Papenwegse polder tot in de Oostvlietpolder
Passage Oostvlietpolder	Door de opgeschoven boortunnel ligt de tunnelbak nu tot halverwege de polder verdiept en is de ecologische verbinding, het fietspad en de ontsluitingsweg tussen Vlietland en Cronensteijn te realiseren boven het tunneldak.
Knooppunt A4	Halve ster bovenlangs met betere verkeersveiligheid en minder aantasting van het Groene Hart.
Bypass Oostvlietpolder	Benutten infrastructuur Lammenschansplein, zonder bypass Oostvlietpolder

Voor de nadere detaillering van deze maatregelen wordt verwezen naar het rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking d.d. 19 maart 2013.

#### **Overzicht kosten en dekking**

De hieronder opgenomen bedragen voor de projectkosten en beschikbare dekking van de RijnlandRoute zijn ten opzichte van de Nota Voorkeursalternatief, 16 mei 2012 (GS-besluit van 15 mei 2012) aangepast van prijspeil 2010 naar prijspeil 2012.

Daarnaast zijn de volgende twee wijzigingen in de presentatie doorgevoerd:

- de reservering in de provinciale begroting t.b.v. het weerstandsvermogen ad € 120 miljoen is niet meer opgenomen in het financieel overzicht van de RijnlandRoute, aangezien deze reserve geen onderdeel is van het projectbudget.
- het budget voor de Ontsluiting Bio Science Park ad € 30 miljoen is niet meer opgenomen in het financieel overzicht van de RijnlandRoute, aangezien het project door de gemeente Leiden wordt uitgevoerd en ook geen onderdeel uitmaakt van de kostenraming van de RijnlandRoute.

#### Financieel overzicht Rijnlandroute

In euro's x 1 mln. excl. BTW	<b>PS-besluit 27 juni 2012 Prijspeil 2010</b>	<b>GS-besluit 14 mei 2013 Prijspeil 2012</b>
<b><u>Projectkosten</u></b>		
Kostenraming	754,0	795,2
Reeds gemaakte kosten en geraamde apparaatskosten	27,0	29,0
<b>Totaal projectkosten Rijnlandroute</b>	<b>781,0</b>	<b>824,2</b>
<b><u>Dekking</u></b>		
Rijksbijdrage excl. BTW (2012 incl. 21 % BTW: € 545 mln)	445,0	450,4
Provinciale bijdrage inclusief extra middelen inpassing hoofdlijnenakkoord en de extra bijdrage MPI voor Knoop Leiden West.	262,0	272,4
Projectbudget Aansluiting Rijnfront-Zuid		3,7
Bijdrage Regio Holland Rijnland	74,0	75,0
Bijdrage Gemeente Voorschoten		9,0
Bijdrage Gemeente Wassenaar		1,5
<b>Totaal Beschikbare Dekking Rijnlandroute</b>	<b>781,0</b>	<b>812,0</b>
<b>Overschot (+) / Tekort (-) RijnlandRoute</b>	<b>0,0</b>	<b>-12,2</b>

#### *Toelichting projectkosten*

Het integrale ontwerp en bijbehorende SSK kostenraming (met een bandbreedte gebruikelijk voor deze fase van het project) is opgesteld door RoyalHaskoningDHV en getoetst door Rijkswaterstaat in het kader van de Gate Review.

#### *Toelichting dekking*

De rijksbijdrage is ten opzichte van het GS-besluit van 15 mei 2010 geïndexeerd met een bedrag van € 13 miljoen. Daarnaast is de rijksbijdrage exclusief BTW met € 7,6 miljoen verlaagd aangezien het Rijk de BTW-verhoging van 19% naar 21% niet heeft gecompenseerd. Hierdoor

wordt door het Rijk een groter deel van de rijksbijdrage in het BTW-compensatiefonds gestort, waardoor de rijksbijdrage exclusief BTW ten behoeve van het project daalt.

De dekking is verder toegenomen door overheveling van het projectbudget voor de Aansluiting Rijnfront-Zuid. Dit was tot nu toe een apart project, maar wordt nu een integraal onderdeel van de RijnlandRoute.

Daarnaast is de dekking toegenomen door een bijdrage van de gemeente Voorschoten aan de boortunnel en de gemeente Wassenaar aan de aansluiting Maaldrift.

Met het Ministerie van I&M, de Gemeenschappelijke Regeling Holland Rijnland, de gemeente Wassenaar en de gemeente Voorschoten worden overeenkomsten afgesloten. Daarbij worden tevens afspraken gemaakt om het kasritme van deze bijdragen optimaal af te stemmen op het uitgavenpatroon.

#### *Conclusie ten aanzien van de projectkosten en dekking*

Bij het GS-besluit van 19 maart 2013 was er een sluitende begroting, echter na de grondige toets in het kader van de Gate Review resulteert een tekort van € 12,2 miljoen (dekking ad € 812 miljoen ten opzichte van de projectkosten ad € 824,2 miljoen). Daartegenover staat dat ten behoeve van de Gate Review diverse optimalisatiemogelijkheden zijn geïnventariseerd, welke nog tot kostenbesparingen zullen leiden, zoals meer hergebruik van bestaand tracé en een slanker ontwerp waardoor minder grondaankoop nodig is en/of gebruik van taluds in plaats van duurdere keerwanden. Gedeputeerde Staten zijn van mening dat het huidige tekort van € 12,2 miljoen (1,5% van het projectbudget) in deze fase van het project, mede gezien de inmiddels voor de Gate Review geïnventariseerde optimalisatiemogelijkheden, niet verontrustend is en gaan ervan uit dat bij het opstellen van het voorlopig ontwerp de projectbegroting sluitend kan worden gemaakt. Het beschikbaar budget ad € 812 miljoen is daarbij taakstellend.

Conform de regeling Projecten Zuid-Holland worden Provinciale Staten door Gedeputeerde Staten geïnformeerd over de voortgang van het project RijnlandRoute. Indien tijdens de uitvoeringsfase het totaal beschikbaar gestelde budget met meer dan € 2,5 miljoen dreigt te worden overschreden, doen Gedeputeerde Staten altijd vooraf (achteraf en incidenteel bij spoed) een voorstel voor aanvullend budget aan Provinciale Staten.

#### *Beheer- en onderhoudskosten*

Over de beheer- en onderhoudskosten voor het hoofdwegennet ad circa € 1,6 miljoen worden nog nadere afspraken gemaakt met het Rijk. De beheer- en onderhoudskosten van het onderliggend wegennet komen voor rekening van de provincie en bedragen circa € 5,3 miljoen per jaar. Deze kosten zullen bij de eerstvolgende begrotingsbehandeling worden verwerkt in de provinciale meerjarenbegroting.

