

# Integrale Benadering Holland Rijnland

Het vervolgproces met bijbehorende organisatie na het BO MIRT komt terug in de volgende vergadering. (**Actie IBHR**). Verzoek is daarbij om de samenhang tussen de projecten daarbij leidend te laten zijn.

## **5 Stand van zake uitwerking OV en RijnGouwelijn**

De afspraak is dat [REDACTED] afstemt met [REDACTED] en dat extra vertegenwoordiging in de regiegroep niet nodig is. [REDACTED] heeft aan dat de staatssecretaris en Asje van Dijk in hun gesprek uitgesproken hebben dat hoogwaardig OV de richting is. Er worden nu 3 alternatieven verder uitgewerkt.

## **5 Plaatsing "zienswijze" in het proces**

De aanwezigen zijn het erover eens dat de informatie vóór het BO MIRT neutraal gebracht moet worden en dat de bijeenkomsten niet bestuurlijk geladen moet worden. De voorgestelde timing in optie 4 is de juiste. Aanwezigen kiezen voor optie 4.

## **7 Rondvraag en Sluiting**

Er wordt een extra regiegroepvergadering gepland voor medio oktober. Een ieder wordt bedankt voor de inbreng.

### **Timing besloten conferentie**

Tijdens de bestuurlijke conferentie op 15 oktober overhandigt het projectteam het rapport officieel aan de opdrachtgevers en na afloop wordt het rapport gepubliceerd op de website van de opdrachtgevers. De provincie Zuid-Holland verstrekt mede namens het ministerie van V en W het rapport aan de (regionale) pers. Vanaf 15 oktober kan iedere geïnteresseerde dus kennis nemen van de onderzoeksresultaten. De deelnemers van de conferentie hebben vanaf donderdag 15 oktober tot maandag 26 oktober (gedurende de herfstvakantie) de tijd om het onderzoeksrapport te bestuderen en gericht hun vragen te formuleren. We zien geen reden deze bijeenkomst sterk te vervroegen en raden af de bijeenkomst in de herfstvakantie te houden. Dit in tegenstelling tot het advies van de Provincie om deze bijeenkomst juist zo kort mogelijk op de 15<sup>e</sup> oktober te organiseren.

### **Wij vragen de Regiegroep:**

- akkoord te gaan met het publicatiemoment van het onderzoek (15 oktober)
- een standpunt in te nemen ten aanzien de vraag of de huidige communicatielijn wordt gehandhaafd (zie besluit op 25 augustus jl.)
- te besluiten over de datum van de bijeenkomst (nu 26 oktober)

**From:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Sent:** Friday 19 March 2010 15:30:40  
**To:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minezk.nl - OI/REB (Min. van EZ); [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@pzh.nl @rws.nl (DZH); [redacted]@hollandrijnland.net'  
**Cc:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@pzh.nl @pzh.nl [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@rvob.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@hollandrijnland.net'  
**Subject:** Nazending Regiegroep IBHR 22-03-2010  
**Attachments:** 100322 notitie KKBA.doc, 100322 Overzichtstabel rapport UAV IBHR v02.pdf

Beste leden van de regiegroep IBHR,

Bij deze stuur ik nog twee stukken voor de regiegroep van a.s. maandag. Het betreft:

- Notitie KKBA
- Overzichtstabel vergelijking scenario's (afkomstig uit het al toegezonden rapport UAV IBHR, maar nu wat uitgebreider beschreven)

Tot slot wil ik nog even melden dat de regiegroep maandag plaatsvindt in F.00.36 (dus bij het Ministerie van VenW aan Plesmanweg in Den Haag).

Met vriendelijke groet,

[redacted]

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Verzonden:** donderdag 18 maart 2010 13:59  
**Aan:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minezk.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@hollandrijnland.net'  
**CC:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@infram.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@rvob.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@hollandrijnland.net'  
**Onderwerp:** Regiegroep IBHR 22-03-2010

Beste leden van de regiegroep IBHR,

Bij deze nodig ik u uit voor de regiegroep vergadering IBHR van maandag 22 maart aanstaande van 14.00 - 15.30 uur bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Plesmanweg, Den Haag). Bijgevoegd zijn de agenda en de bijbehorende stukken.

De notitie over de KKBA zal morgenochtend worden nagezonden.

Met vriendelijke groet,

namens [REDACTED],

[REDACTED]

[REDACTED]

Programmateam Randstad Urgent

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Plesmanweg 1-6

Postbus 20901

2500 EX DEN HAAG

Tel.: 06 - [REDACTED]

E-mail: [REDACTED]@minvenw.nl

<< Bestand: 100322 Agenda regiegroep.doc >> << Bestand: 100218 Verslag regiegroep\_concept2.doc >> << Bestand: Analyse toepassing van de grondexploitatiewet16maart.docx >> << Bestand: MemoProcedures RLR160310def.doc >> << Bestand: 100317 rapport UAV IBHR\_v0 6b.pdf >> << Bestand: 100322 concept notitie schuivend politiek krachtenveld.doc >> << Bestand: 100322 proces UAV IBHR.doc >>

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

## Overzichtstabel

	REFERENTIE / IN 1X	BASIS-SCENARIO 3	FASERING				VOORSCHOTERWEG	COMBI
			ZUID-NOORD	CASCO	A4-A44 2x1			
		In de eerste 2 fases wordt de ontsluiting van Leiden verbeterd, de A4-A44 verbinding wordt in de laatste (4 <sup>e</sup> ) fase aangelegd.	Aanleg van de A4-A44 verbinding in de eerste fase, in de tweede fase wordt de ontsluiting van Leiden verbeterd	Aanleg gehele tracé in één fase, met versobering <sup>1</sup> van onderdelen In fase 2 de versoberde onderdelen voltooien	Gehele tracé realiseren met beschikbare middelen, besparing <sup>2</sup> door A4-A44 verbinding als 2x1. Bij aanvullende middelen in de toekomst voltooien van functionaliteit.	Verbinding A4-A44 opknippen in twee fases, eerst aansluiting op Voorschoterweg vanaf A4, bij voldoende middelen tracé voltooien tot A44	Aanleg gehele tracé in versoberde <sup>3</sup> uitvoering met behoud van voldoende functionaliteit.	
<b>Realisatie</b>	gelijktijdige realisatie, geen fasering	realisatie verspreid over 4 fases	Beperkte verspreiding in 2 fases	beperkte verspreiding in 2 fases	beperkte verspreiding in 2 fases	realisatie verspreid over 4 fases	beperkte verspreiding in 2 fases	
<b>Procedures</b>	één procedureperiode (onder vlag project-bureau) geen Raad van State	Vier procedureperiodes	Twee procedureperiodes	Eén procedureperiode, fase 2 update	Eén procedureperiode, fase 2 update	Vier procedureperiodes	één procedureperiode, fase 2 update	
<b>Financiering</b>	Financiering mogelijk dmv DBFM, dit legt een claim op de toekomst	Voor fase 1, 2 en 3 geen financieringsvraagstuk, bekostiging voor 4 <sup>e</sup> fase ontbreekt	Op korte termijn geen financieringsvraagstuk, bekostiging 2 <sup>e</sup> fase ontbreekt	PM	PM	Op korte termijn geen financieringsvraagstuk, geldelijk tekort vanaf 2025	PM	
<b>Verkeers-effecten</b>	Verbetering verkeerseffecten na fase 1	Verkeersknelpunten na fase 1, 2 en 3	Nieuwe verkeersknelpunten na fase 1	Verbetering verkeerseffecten na fase 1	Verbetering verkeerseffecten na fase 1	Nieuwe verkeersknelpunt na fase 1	Verbetering verkeerseffecten na fase 1	
<b>Gerealiseerd</b>	2016 gereed	2028 gereed	2028 gereed	2026 gereed	2026 gereed	2028 gereed	2027 gereed	
<b>Woningbouw-ontwikkeling</b>	20.000 woningen rond 2020	2025 5.000 woningen	2036 5.000 woningen	2028 5.000 woningen	2025 5.000 woningen	2025 5.000 woningen	2025 5.000 woningen	
<b>Verschillen scope tov Zoeken naar Balans</b>	Eindbeeld	Eindbeeld	Eindbeeld	Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	Eindbeeld	Eindbeeld, met aansluiting Voorschoterweg ipv Bypass	Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	

<sup>1</sup> CASCO: één aansluiting Valkenburg / knooppunt Maaldrift als halve knoop en uitvoering bovenlangs / passage Stevenshof op maaiveld / 600 meter tunnel bij Voorschoten als open tunnelbak / knooppunt A4 bovenlangs

<sup>2</sup> A4-A44 2x1: twee aansluitingen Valkenburg / Maaldrift als halve knoop / A4-A44 verbinding uitvoeren als 2x1 / verbreding van A4 en verbreding A44 in tweede fase

<sup>3</sup> COMBI (combinatie van 'Casco' en 'A4-A44 2x1'): twee aansluitingen Valkenburg / Maaldrift als halve knoop, uitvoering bovenlangs / A4-A44 verbinding als 2x1 / knooppunt A4 bovenlangs / verbreding A4 in tweede fase

**From:** [redacted]@minvenw.nl - DGMO  
**Sent:** Monday 22 March 2010 18:50:38  
**To:** [redacted]@infram.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@rws.nl; [redacted]@rws.nl; [redacted]@pzh.nl;  
 EEG; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@pzh.nl  
**Cc:** [redacted]@minvenw.nl - DGMO; [redacted]@minvenw.nl - DGMO  
**Subject:** Terugkoppeling regiegroep en afspraak werkgroep deze week

Beste mensen,

Hierbij vast een eerste korte terugkoppeling van de regiegroep en een voorstel om deze week nog even bij elkaar te komen. Ik heb begrepen dat door enkelen de donderdagochtend (25e) in de agenda's is gereserveerd, maar dat past mij en anderen minder goed. Hierbij een poging een nieuwe afspraak te maken voor deze week:

Zouden we **woensdag 24 maart** kunnen afspreken tussen **11:30 en 13:30** uur in **Den Haag** (bijv. bij provincie of VROM)?  
Graag jullie reacties.

De regiegroepvergadering verliep zeer vlot en positief. Mede dankzij de duidelijke vergaderstukken (weinig inhoudelijke vragen) kon snel tot de kern van de vragen worden doorgedrongen. De werkgroep werd gecompimenteerd met hetgeen tot op heden was opgeleverd!

Belangrijkste punten uit het overleg waren:

Buiten reikwijdte



- Overige resultaten: Paragraaf toevoegen over mogelijkheden om bij een gefaseerde aanpak/besluitvorming afspraken te borgen (bestuursovereenkomst e.d.)
- Scenario's: Er is niet voor gekozen scenario's af te late vallen. We houden ze allen vast. Toegevoegd wordt een scenario met een gefaseerde besluitvorming, waarbij vooral de eerste fase helder moet worden gedefinieerd.
- Proces: Er wordt een extra afspraak tussen de opdrachtgevers gearrangeerd om de vraag te bespreken: Gaan we faseren ja/nee? Verder zal een extra regiegroep worden gepland rond 12 april.

Ik hoop dat we elkaar woensdag kunnen spreken.

groet,

[redacted]

**From:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Sent:** Friday 9 April 2010 14:42:42  
**To:** [redacted]@minInv.nl'; @pzh.nl @hollandrijnland.net @rws  
 [redacted]@minvenw.nl DGMo; @ezk.nl - Ol/REB (Min. van EZ); [redacted]@minvrom.nl'  
**Cc:** [redacted]@hollandrijnland.net (via secretaresse); [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minInv.nl'; [redacted]@hollandrijnland.net @minvenw.nl - DGMo; [redacted]@hollandrijnland.net @minvrom.nl @minInv.nl'; [redacted]@rvob.nl'; [redacted]@minvr @minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvrom.nl'; @minvenw.nl DGMo; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvenw.nl (DZH); [redacted]@infram.nl

**Subject:** Agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 13 april 2010

**Attachments:** 100413 Agenda regiegroep.doc, 100322 Verslag regiegroep\_concept 01.doc, memo aan JB over Holland-Rijnland.doc, 100408 rapport UAV IBHR\_v0 8b.pdf, 100408 Overzichtstabel rapport UAV IBHR (A3).pdf

Beste regiegroepleden,

Bijgaand de agenda en vergaderstukken voor de regiegroepvergadering van **dinsdag 13 april** a.s. van **15:00 - 16:30 uur** bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de **Gele Zaal**.

De concept annotatietekst voor de agenda van het BO-MIRT zal nog worden nagezonden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
 This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## Agenda Regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland

12b

Datum: dinsdag 13 april 2010, 15:00 – 16:30 uur

Locatie: Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Gele Zaal

### Samenstelling regiegroep:

- Ministerie VenW, [redacted] voorzitter
- Ministerie VROM, [redacted]
- Ministerie van Economische zaken, [redacted]
- Ministerie van LNV, [redacted]
- Provincie Zuid-Holland, [redacted]
- Holland Rijnland, [redacted]
- Rijkswaterstaat [redacted] vervangt [redacted]

### Delegatie uit de werkgroep:

- [redacted], projectleider
- ...

### Agenda:

1. Opening
2. Verslag vorig overleg (22-03-2010)
3. Toepassing Grexwet
4. Tracéwet plicht
5. Scenario's voor fasering
6. Annotatietekst agenda Bestuurlijk overleg
7. Rondvraag en sluiting

Ad 2) Verslag vorig overleg

Bijlage: Verslag regiegroep 22-03-2010

Ad 3) Toepassing Grexwet

Door [redacted] zal een update worden gegeven van de lopende actie.

Ad 4) Tracéwetplicht

Bijlage: Memo HDJZ: Betekenis van de plankaart bij de NoMo voor het project Holland-Rijnland

Ter kennisname de notitie waarin uitsluitel wordt gegeven m.b.t. de Tracéwetplicht voor het tracédeel verbinding A4-A44 en de mogelijkheden om dit voor de toekomst te wijzigen.

Ad 5) Scenario's voor fasering

Bijlage: Concept rapport Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit versie 0.8

Vergelijkingstabel scenario's

Om een goede afweging te kunnen maken m.b.t. een keuze voor één van de scenario's voor fasering is naast de uitwerking van elk scenario in het conceptrapport een overzichtstabel bijgevoegd die voor een aantal belangrijke afwegingscriteria ten behoeve van deze keuze, in beeld brengt hoe de verschillende scenario's hierop scoren.

De regiegroep wordt gevraagd een keuze te maken voor het scenario dat ter besluitvorming zal worden voorgelegd.

Ad 6) Annotatietekst agenda Bestuurlijk overleg

Bijlage: Concept annotatietekst BO-MIRT 19 mei 2010-04-08

Ten behoeve van de ambtelijke voorbereiding van het bestuurlijk overleg, wordt een agenda samengesteld. In de bijlage is een eerste aanzet voor de tekst aangaande dit project opgenomen.

De regiegroep wordt gevraagd commentaar te geven op deze tekst.



## Verslag regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland (concept)

Maandag 22 maart 2010; 14:00 – 15:30 uur  
Ministerie VenW

### Aanwezig:

#### Regiegroep:

- Ministerie VenW, [redacted] voorzitter, vervangt [redacted]
- Ministerie VROM, [redacted]
- Ministerie van Economische zaken, [redacted]
- Provincie Zuid-Holland, [redacted]
- Holland Rijnland, [redacted]
- Rijkswaterstaat, [redacted] vervangt [redacted]

#### Afwezig:

- Ministerie van LNV, [redacted]

#### Delegatie uit het Projectteam:

- [redacted], VenW
- [redacted], VenW
- [redacted]

### 1. opening

[redacted] opent de vergadering.

### 2. verslag vorige overleg (18-02-2010)

Buiten reikwijdte

### 3. Toepassing Grexwet

Buiten reikwijdte

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## 4. Procedures, Tracéwet of Wro

Buiten reikwijdte

## 5. KKBA

Buiten reikwijdte

## 6. Resultaten overige acties.

█ geeft aan dat de extra bijdragen van provincie en Holland Rijnland nog niet in de tabel op pagina 25 (Rapport UAV) dienen te staan. Verder verzoekt hij om per scenario uit te weken hoe het eindbeeld op bestuurlijk niveau behouden kan blijven.

## 7. Scenario's

De uitgewerkte scenario's blijven behouden. Actie: extra scenario uitwerken met gefaseerde besluitvorming, zodat rekening wordt gehouden met eventuele koerswijzigingen.

## 8. Proces en besluitvorming

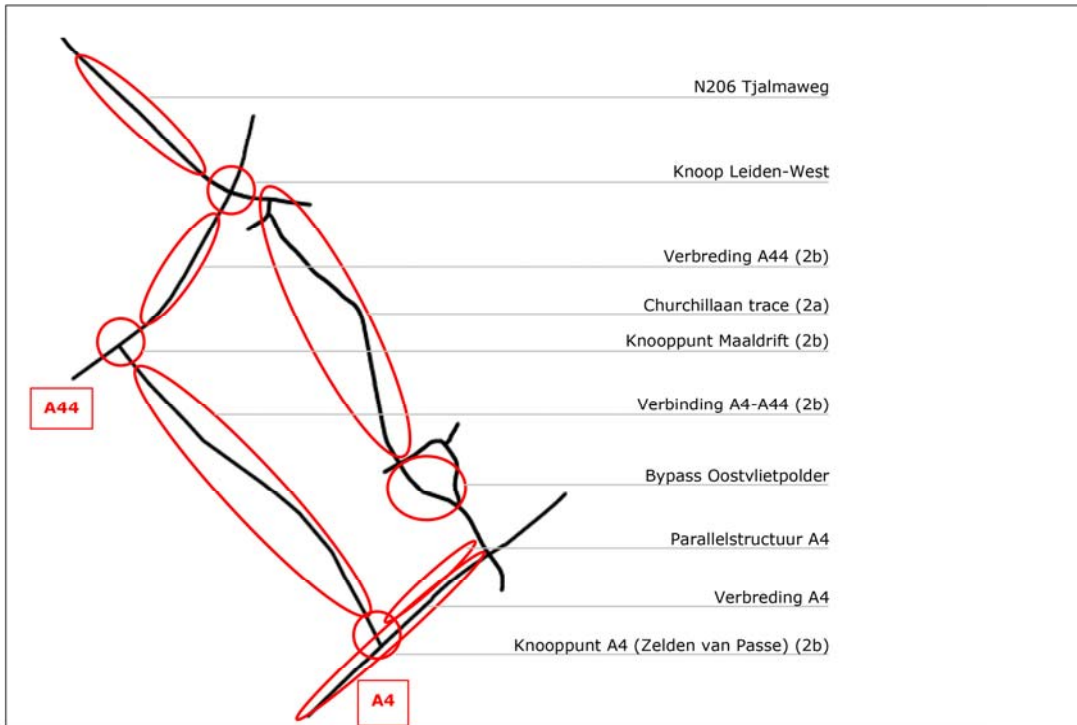
█ geeft aan dat een extra bestuurlijk overleg tussen Eurlings en Van Dijk nodig is in het proces, dit dient zo snel mogelijk ingepland te worden om de denkbeelden af te stemmen, vast te stellen dat fasering de enige optie is vanwege het niet rond krijgen van het financiële plaatje.

Er zal een extra regiegroep worden gepland rond 12 april om de uitkomsten uit de werkgroep te bespreken vóór de 3<sup>e</sup> Beukenhof-sessie van 14 april 2010.

## 9. Rondvraag

Buiten reikwijdte

REFERENTIE	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	SCENARIO D	SCENARIO E	SCENARIO F	SCENARIO G
<b>Fasering concept</b> Aanleg in één keer	Verdeling in vier fases, zoals in basisscenario 3 is voorgesteld; in de eerste 2 fases wordt de ontsluiting van Leiden verbeterd, in de derde fase aanpak van de A4 en de A4-A44 verbinding wordt in de laatste (4 <sup>e</sup> ) fase aangelegd.	Het zuidelijke gedeelte waaronder aanleg van de A4-A44 verbinding in de eerste fase, in de tweede fase wordt de ontsluiting van Leiden verbeterd.	Aanleg gehele tracé in één fase, met versoering van onderdelen. In fase 2 de versoerde onderdelen voltooiën.	Gehele tracé realiseren met beschikbare middelen, besparing door A4-A44 verbinding als 2x1. Bij aanvullende middelen in de toekomst voltooiën van functionaliteit.	Verbinding A4-A44 opknippen in twee fases, eerst aansluiting op Voorschoterweg vanaf A4, bij voldoende middelen tracé voltooiën tot A44.	Combinatie van scenario C en D: aanleg gehele tracé met versoering op een aantal onderdelen waarin is gezocht naar voldoende functionaliteit binnen de beschikbare middelen.	In de eerste fase worden no-regret onderdelen aangelegd, voor de tweede fase wordt opnieuw besluitvorming toegepast over het te volgen tracé.
<b>Versoering 1<sup>e</sup> fase</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>•Één aansluiting Valkenburg</li> <li>•Knooppunt Maaldrift als halve knoop en uitvoering bovenlangs</li> <li>•Passage Stevenshof op maaiveld</li> <li>•600 meter tunnel bij Voorschoten als open tunnelbak</li> <li>•Knoop A4 bovenlangs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Twee aansluitingen Valkenburg</li> <li>•Maaldrift als halve knoop</li> <li>•A4-A44 verbinding uitvoeren als 2x1</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>•Twee aansluitingen Valkenburg</li> <li>•Maaldrift als halve knoop en uitvoering bovenlangs</li> <li>•A4-A44 verbinding als 2x1</li> <li>•Knooppunt A4 bovenlangs</li> <li>•Open tunnelbak Voorschoten</li> </ul>	
<b>Realisatie</b> gelijktijdige realisatie, geen fasering	realisatie verspreid over 4 fases	Beperkte verspreiding in 2 fases	beperkte verspreiding in 2 fases	beperkte verspreiding in 2 fases	realisatie verspreid over 4 fases	beperkte verspreiding in 2 fases	De eerste fase lost de belangrijkste knelpunten op, de tweede fase is onduidelijk
<b>2010 – 2020</b> + <b>Verkeersknelpunten</b>							
<b>&gt; 2025</b>							
<b>Kosten</b> Raming € 844.000.000	Fase 1a € ██████████ Fase 1b € ██████████ Fase 1c € ██████████ Subtot. € 261.520.000  Fase 2 € ██████████ Totaal € ██████████ Verschil € 18.300.000 -/-	Fase 1 € 606.900.000 Fase 2 € 253.980.000 Totaal € 860.880.000 Verschil € 16.880.000 -/-	Fase 1 € 689.224.000 Fase 2 € 202.354.000 Totaal € 891.578.000 Verschil € 47.578.000 -/-	Fase 1 € 566.464.000 Fase 2 € 331.272.000 Totaal € 897.736.000 Verschil € 53.736.000 -/-	Fase 1a € 144.840.000 Fase 1b € 247.996.000 Subtot. € 392.836.000  Fase 2 € 487.264.000 Totaal € 880.100.000 Verschil € 36.100.000 -/-	Fase 1 € 639.604.000 Fase 2 € 257.442.000 Totaal € 897.046.000 Verschil € 53.046.000 -/-	Fase 1 € 260.100.000 Fase 2-CLL € 659.500.000 Totaal € 932.800.000 Verschil € 88.800.000 -/-  Fase 1 € ██████████ Fase 2-ZnB € ██████████ Totaal € 860.900.000 Verschil € 16.900.000 -/-
<b>Verkeers-effecten</b> Realisatie Woningbouwontwikkeling 2030 Eindbeeld	Verbetering verkeerseffecten na fase 1 2016 gereed  Eindbeeld	Verbetering verkeerseffecten na fase 1 2028 gereed  Eindbeeld	Verbetering verkeerseffecten na fase 1 2026 gereed  Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	Verbetering verkeerseffecten na fase 1 2026 gereed  Eindbeeld	Nieuwe verkeersknelpunt na fase 1 2028 gereed  Eindbeeld, met aansluiting Voorschoterweg ipv Bypass	Verbetering verkeerseffecten na fase 1 2027 gereed  Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	Nieuwe verkeersknelpunten na fase 1 Na 2e besluitvorming  Eindbeeld wordt na 1 <sup>e</sup> fase bepaald



Basis raming	
Onderdeel	kosten
N206 Tjalmaweg	€
Knoop Leiden West	€
Verbreding A44	€
Knooppunt Maaldrift	€
Verbinding A4 - A44	€
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)	€
By-pass Oostvlietpolder	€
Parallelstructuur A4	€
Verbreding A4 Leiden - Den Haag	€
	<b>€ 844.000.000</b>



## CONCEPT 0.8b

### Rapport Uitwerking afspraken Voorkeursbesluit

*Uitwerking van de afspraken die zijn gemaakt tijdens het  
BO-MIRT oktober 2009 over de Integrale Benadering  
Holland Rijnland*



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer

## Projectgegevens

**Titel:** Integrale Benadering Holland Rijnland – uitwerking afspraken Voorkeursbesluit

**Versie:** Concept 0.8b

**Datum:** 9-4-2010

**In opdracht van:** Holland Rijnland  
Provincie Zuid-Holland  
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**Uitgevoerd door:** [REDACTED] (VenW)  
[REDACTED] (Provincie Zuid-Holland)  
[REDACTED] (VROM)  
[REDACTED] (Holland Rijnland)  
[REDACTED] (Holland Rijnland)  
[REDACTED] (RWS)

# Inhoudsopgave

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>2</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Achtergrond IBHR	5
1.2 Afspraken uit bestuurlijk overleg	5
1.3 Randstad Urgent status	6
1.4 Leeswijzer	7
<b>2 Aanpak</b>	<b>8</b>
2.1 Uitwerking fasering	8
2.1.1 Basisscenario's	8
2.1.2 Procedures	9
2.1.3 Scope effecten en kosten per fase	9
2.1.4 Verdeelsleutels en spelregels	9
2.2 Op zoek naar extra financiering	10
2.2.1 Grondexploitatiewet (Grewwet)	10
2.2.2 PPS en financiering	11
2.2.3 Bijdragen gemeenten en provincie	12
2.2.4 Mogelijkheden grondopbrengsten gemeenten	12
2.3 KKBA	12
2.4 Ramingsmarge terugdringen	13
<b>3 Resultaten</b>	<b>14</b>
3.1 Bouwstenen voor de scenario's	14
3.2 Procedures	15
3.2.1 Planvormen voor afzonderlijke tracédelen	15
3.2.2 MER	16
3.2.3 Opties	17
3.2.4 Aanvullende noties	18
3.2.5 Relatie met RijnGouwelijn en woningbouw Valkenburg	18
3.3 Aanvullende middelen	19
3.3.1 Aanvulling op basis van Grewwet	19
3.3.2 PPS en financiering	22
3.3.3 Bijdragen gemeenten en provincie	24
3.3.4 Grondopbrengsten	24
3.3.5 Overzicht van mogelijk aanvullende middelen	25
3.4 KKBA en FES procedure	26
3.4.1 Inleiding	26
3.4.2 KKBA	26
3.4.3 FES procedure	28
3.5 Ramingsmarge	29

<b>4</b>	<b>Uitwerking mogelijke/reële scenario's</b>	<b>30</b>
4.1	Referentie	30
4.2	Referentie / Realisatie in één keer	31
	4.2.1 Beschrijving	31
	4.2.2 Procedures	32
	4.2.3 Raming	33
	4.2.4 Financiering	33
	4.2.4.1 Zonder private middelen	33
	4.2.4.2 Financiering d.m.v. Design, Build, Finance en Maintain (DBFM)	34
	4.2.5 Verkeerseffecten	36
	4.2.6 Gevolgen	36
4.3	Scenario A	38
	4.3.1 Beschrijving	38
	4.3.2 Procedures	40
	4.3.3 Raming	40
	4.3.4 Financiering	41
	4.3.5 Verkeerseffecten	42
	4.3.6 Gevolgen	43
4.4	Scenario B	44
	4.4.1 Beschrijving	44
	4.4.2 Procedures	45
	4.4.3 Raming	46
	4.4.4 Financiering	46
	4.4.5 Verkeerseffecten	47
	4.4.6 Gevolgen	48
4.5	Scenario C	49
	4.5.1 Beschrijving	49
	4.5.2 Procedures	52
	4.5.3 Raming	52
	4.5.4 Financiering	53
	4.5.5 Verkeerseffecten	54
	4.5.6 Gevolgen	54
4.6	Scenario D	56
	4.6.1 Beschrijving	56
	4.6.2 Procedures	58
	4.6.3 Raming	58
	4.6.4 Financiering	59
	4.6.5 Verkeerseffecten	60
	4.6.6 Gevolgen	60
4.7	Scenario E	61
	4.7.1 Beschrijving	61
	4.7.2 Procedures	63
	4.7.3 Raming	64
	4.7.4 Financiering	65
	4.7.5 Verkeerseffecten	66
	4.7.6 Gevolgen	66
4.8	Scenario F	67
	4.8.1 Beschrijving	67



	4.8.2	Procedures	68
	4.8.3	Raming	69
	4.8.4	Financiering	69
	4.8.5	Verkeerseffecten	70
	4.8.6	Gevolgen	70
4.9		Scenario G	72
	4.9.1	Beschrijving	72
	4.9.2	Procedures	73
	4.9.3	Raming	74
	4.9.4	Financiering	75
	4.9.5	Verkeerseffecten	76
	4.9.6	Gevolgen	76
<b>5</b>		<b>Vergelijking</b>	<b>78</b>
5.1		Overzichtstabel scenario's	78
<b>6</b>		<b>Bijlagen</b>	<b>80</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond IBHR

In de regio Holland Rijnland zijn een aantal projecten voorgenomen (RijnlandRoute, RijnGouwelijk, Valkenburg, Leiden Bio Science Park en Transitie Greenport Duin- en Bollenstreek, Hoofdwegennet) waarbij gemeentelijke, provinciale en rijksbelangen nauw met elkaar verweven zijn (o.a. woningbouw, topmilieu Valkenburg, clustering BioScience bedrijven, realisatie ecologische buffers, transitie van Greenport Duin- en Bollenstreek, verbetering mobiliteit). Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT van 28 mei 2008 is besloten gezamenlijk een integraal beeld op te stellen.

Op basis van de Integrale Benadering Holland Rijnland, waarvan op 15 oktober 2009 het eindrapport is verschenen, zijn op 29 oktober 2009 door het Rijk en de provincie Zuid Holland (mede namens regio Holland Rijnland) afspraken gemaakt op basis van de gemeenschappelijke voorkeur voor het oplossingscluster Zoeken naar Balans uit het rapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland. In het BO MIRT zijn ook afspraken gemaakt tussen het Rijk en de provincie Zuid-Holland (mede namens regio Holland Rijnland) over de RijnGouwelijk-West. Op 16 november is een vernieuwd Randstad Urgent contract getekend door de opdrachtgevers waarin afspraken voor het komende vervolgtraject zijn opgenomen.

Het doel van het project is het komen tot verder uitgewerkte afspraken ten behoeve van de realisatie van het eindbeeld zoals geschetst in het oplossingscluster Zoeken naar Balans.

## 1.2 Afspraken uit bestuurlijk overleg

### Besluiten

Rijk en regio hebben op basis van de analyses en conclusies uit de Integrale Benadering Holland-Rijnland tijdens het MIRT overleg van 29 oktober 2009 de volgende besluiten genomen:

#### Besluit 1: Oplossingscluster "Zoeken naar Balans"

Er is een gemeenschappelijke voorkeur voor het oplossingscluster "Zoeken naar Balans" uit het rapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland. Rijk en regio kiezen voor het in dit cluster geschetste eindbeeld.

#### Besluit 2: RijnlandRoute

Het ministerie van V&W heeft een gemaximeerde bijdrage voor de RijnlandRoute en de verbeteringen aan het Hoofdwegennet toegezegd. Samen met de regionale bijdrage blijkt dit nog onvoldoende om het gehele eindbeeld ineens te realiseren. Daarom is besloten een mogelijk gefaseerde aanpak uit te werken, waarin de volgende fasen worden onderscheiden:

- de westzijde (Tjalmaweg en Knoop Leiden-West);

- de oostzijde (bypass Oostvlietpolder)<sup>1</sup> en de verbeteringen aan A4;
- de verbinding A4-A44.

Voor het vervolg is onder meer afgesproken dat er een scan komt naar aanvullende financiering en dat de regio in overleg gaat met het rijk om hieraan invulling te geven. De kosten-batenanalyse wordt verdiept waarna de FES-procedure kan worden doorlopen en de uitkomsten in april 2010 kunnen worden besproken. Daarnaast worden de planprocedures voor Valkenburg voortgezet en worden er door het Rijk verstedelijkingsafspraken gemaakt voor de periode tot 2020 met regio Holland Rijnland, in afstemming met de bereikbaarheidsafspraken van de Integrale Benadering Holland Rijnland.

### Besluit 3: RijnGouwelijn-West

De RijnGouwelijn-West, zoals voorgesteld door de provincie Zuid-Holland, past in de visie van het kabinet om voor het regionale openbaar vervoer een kwaliteitssprong te bewerkstelligen. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft besloten in het MIRT een bijdrage van 45 miljoen euro te reserveren voor de RijnGouwelijn-West. Daarmee zou een lightrail tot aan Esa/ESTEC aangelegd kunnen worden. Tussen Esa/ESTEC en Noordwijk zou volgens de Staatssecretaris op basis van verwachte reizigersaantallen een busverbinding kunnen worden volstaan. In een motie heeft de Tweede Kamer het Kabinet verzocht daarbovenop 27,5 miljoen euro beschikbaar te stellen uit de opbrengsten van nieuwbouwlocatie Valkenburg, om de RijnGouwelijn-West in één keer tot en met de boulevard van Noordwijk aan te kunnen leggen. De verantwoordelijkheid voor zowel de keuze van de uitvoering als voor de aanleg en de exploitatie van de hele RGL, ligt bij de provincie.

## 1.3 Randstad Urgent status

Er is besloten de Randstad urgent status van dit project te handhaven totdat een aantal afspraken definitief gemaakt kan worden. Hiertoe is een vernieuwd contract opgesteld (zie bijlage 1), waarin is afgesproken dat:

Partijen zich inspannen om in mei 2010 te komen tot een definitieve uitwerking en vaststelling van de gemaakte afspraken ten behoeve van de bestuurlijk gedragen voorkeursvariant Zoeken naar Balans met betrekking tot:

- Realisatie van een verdiepingsslag op de KKBA (mei 2010);
- Besluit over de mogelijk gefaseerde aanpak van de RijnlandRoute en maatregelen op het hoofdwegennet (HWN) inclusief de verdeling van de bijdragen en de bijbehorende voorwaarden van rijk en regio per fase (mei 2010).

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- Namens het rijk te coördineren dat de verschillende betrokken departementen samenwerken met de regio;
- De kabinetsbesluitvorming over de rijksbijdragen aan de projecten te coördineren;

---

<sup>1</sup> Er wordt dus niet gekozen voor een aansluiting op de Voorschoterweg bij Voorschoten.

- De planvorming over de maatregelen aan de A4 en de A44 in lijn te brengen met de gefaseerde realisatie van de RijnlandRoute.
- In samenwerking met de minister van VROM en de minister van WWI te zoeken naar additionele financieringsmogelijkheden voor de RijnlandRoute.

De gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland verbindt zich daartoe:

- Namens de provincie en de samenwerkende gemeenten van Holland Rijnland te coördineren dat deze partijen samenwerken met het rijk;
- Naar een eensluidend standpunt vanuit de regio te streven over de verdeling van de regionale bijdrage aan de projecten;
- De planvorming over de RijnlandRoute, in lijn te brengen met de gefaseerde realisatie;
- In samenwerking met de samenwerkende gemeenten van Holland Rijnland te zoeken naar additionele financieringsmogelijkheden voor de RijnlandRoute.

#### SCOPE

De scope van het project omvat het eindbeeld zoals dit is geschetst in het oplossingscluster Zoeken naar Balans en meer specifiek, de projecten die nodig zijn om dit eindbeeld te bereiken.

#### SAMENHANG

In het eindrapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland is de samenhang van de verschillende projecten uitvoering in beeld gebracht. Het gaat hierbij om de RijnlandRoute, de RijnGouwelijn, ontwikkeling Valkenburg, Leiden Bio Science Park en Transitie Greenport Duin- en Bollenstreek. Geconcludeerd is dat het samenhangend pakket van maatregelen een belangrijke bijdrage levert aan de ontwikkeling van de regio. Aanbevolen wordt om deze samenhang te behouden en niet te “shoppen” uit het maatregelenpakket omdat het risico zeer groot is dat dan de samenhang en de relatie met de onderliggende visie verloren gaat.

Via deze integrale samenhang is een directe koppeling gelegd tussen de (noordelijke) bereikbaarheid van de Greenport en de herstructureringsmaatregelen voor deze greenport, zoals afgesproken binnen het Randstad Urgent project Transitie Greenports. De economische opgave in de regio (Greenport Duin- en Bollenstreek en Bio Science Park Leiden) is onlosmakelijk verbonden met de Integrale Benadering, maar vormt verder geen onderdeel in dit contract. Dit geldt mede voor de planontwikkeling voor Valkenburg.

## 1.4 Leeswijzer

PM

## 2 Aanpak

### 2.1 Uitwerking fasering

De tijdens het bestuurlijk overleg besproken fasering van RijnlandRoute zijn nader geconcretiseerd. De volgende vragen worden beantwoord:

1. Welke procedures moeten worden doorlopen? (incl. haalbaarheid besluitvorming)
2. Wat zijn de scope, effecten (o.a. verkeerskundige effecten gehele plangebied en verstedelijking) en kosten per fase?
3. Hoe worden de fases bekostigd?
  - Welke verdeelsleutel wordt per fase gehanteerd en welke spelregels horen hierbij?
  - Wat is het tijdsfad waarin de bekostiging mogelijk is? (verschillende scenario's)

Uit de beantwoording van deze vragen wordt een helder beeld gevormd van de verschillende fases en de relatie met de overige projecten/ontwikkelingen in de regio.

#### 2.1.1 Basisscenario's

In het 'Plan van Aanpak Uitwerking Afspraken Vookeursbesluit' (naar aanleiding van BO MIRT Oktober 2009) zijn de volgende basisscenario's benoemd:

##### **Basisscenario 1**

In het voorjaar 2010 wordt voor het gehele project financiering gevonden. Middelen zijn verspreid in de tijd **voor** 2020 beschikbaar zodat een gefaseerde realisatie voor 2020 mogelijk is.

Fase 1, 2012, Tjalmaweg en Knoop Leiden-West

Fase 2, 2015, Bypass Oostvlietpolder

Fase 3, 2017, A4

Fase 4, 2019, Verbinding A4 – A44 en verbreding A44

##### **Basisscenario 2**

In het voorjaar 2010 wordt voor het gehele project financiering gevonden. **Niet** alle middelen zijn verspreid in de tijd voor 2020 beschikbaar zodat een gefaseerde realisatie **na** 2020 gereed is.

Fase 1, 2012, Tjalmaweg en Knoop Leiden-West

Fase 2, 2015, Bypass Oostvlietpolder

Fase 3, 2019, A4

Fase 4, 2025, Verbinding A4 – A44 en verbreding A44

### **Basisscenario 3**

In het voorjaar 2010 wordt niet voor het gehele project financiering gevonden. Een gedeelte van het project kan worden gerealiseerd. Realisatie van het laatste deel is nog onduidelijk

Fase 1, 2012, Tjalmaweg en Knoop Leiden-West

Fase 2, 2015, Bypass Oostvlietpolder

Fase 3, 2019, A4

Fase 4, ???, Verbinding A4 – A44 en verbreding A44

### **Van 3 basisscenario's naar 7 scenario's:**

Het eerste basisscenario lijkt in de zoektocht naar additionele financiële middelen niet reëel, dit scenario kan nog wel dienen als basis voor een DBFM financiering.

Basisscenario 2 is niet reëel omdat niet alle financiering is gevonden, wel is in de ontwikkelde scenario's het uitgangspunt gebruikt dat één of meerdere fases na 2020 gepland wordt.

Het derde basisscenario staat model voor de meeste ontwikkelde scenario's en komt specifiek terug in paragraaf 4.3, 4.7 en 4.8.

Er zijn in het onderzoek zeven scenario's uitgewerkt, die variëren van de referentie op basis van financiering, fasering, volgorde, functionaliteit, (inpassings)kwaliteit, besluitvorming en scope. In hoofdstuk 4 zijn deze scenario's beschreven.

*Bron: plan van Aanpak UAV*

#### 2.1.2 Procedures

Om te beginnen is in zijn algemeenheid nagegaan welke wijze de planologische procedures doorlopen moeten worden. Wie is waarvoor verantwoordelijk? Waar kunnen door samenwerking voordelen worden behaald? Hierbij zijn ook de procedures betrokken die nodig zijn voor de RijnGouwelijn. In hoofdstuk 3.2 staat een algemene verhandeling over de toepassing van procedures voor de Rijnlandroute, in hoofdstuk 4 is dit verder uitgewerkt per scenario.

#### 2.1.3 Scope effecten en kosten per fase

Van elke fase is per scenario uitgewerkt waar de grenzen liggen, dit verschilt namelijk per scenario (wat hoort nog wel tot de fase en wat niet meer?). Daarna is op basis van het rapport Integrale Benadering Holland Rijnland (15 oktober 2009) bepaald wat de kosten zijn per fase, deze zijn gecorrigeerd daar waar nieuwe inzichten zijn ontstaan. Nader onderzoek is gedaan naar de effecten van de verschillende fases. Daarbij ligt de nadruk op de verkeerskundige effecten, deze zijn uitgewerkt per scenario in hoofdstuk 4, de effecten voor de woningbouwontwikkeling en effecten op de andere grote projecten (met name RijnGouwelijn).

#### 2.1.4 Verdeelsleutels en spelregels

In het financieringsmodel (paragraaf 2.2.2) is met twee optie gewerkt voor het beschikbaar stellen van de middelen, één optie gaat ervan uit dat de rijksmiddelen voor 2020 beschikbaar zijn, de andere optie gaat ervan uit dat de middelen na 2020 beschikbaar zijn, dit is nader

uitgewerkt in paragraaf 3.3. Er is daarom nog niet per optie gekeken naar een verdeling van de financiering tussen de partners.

Verder wordt zal er nog een voorstel worden gedaan voor spelregels met betrekking tot bijvoorbeeld risicoverdeling, additionele wensen e.d.

Centrale vraagstukken zijn:

- Welke bijdragen zijn 'hard'?
- Welke bijdragen zijn 'zacht' en wat is er nodig om deze bijdragen 'hard' te maken?
- Wanneer komen middelen beschikbaar?
- Welke partij wil wat betalen?
- Welke financieringsscenario's zijn mogelijk?

## 2.2 Op zoek naar extra financiering

### 2.2.1 Grondexploitatiewet (Grexwet)

In het kader van de zoektocht naar additionele financiering voor de Rijnlandroute binnen het Rijk, heeft VROM toegezegd na te zullen gaan "welke mogelijkheden de toepassing van de Grexwet biedt bij de ontwikkeling van Valkenburg"<sup>2</sup>. Het betreft één van een aantal acties die de regiegroep IBHR (zowel rijk als regio) uitvoert om te onderzoeken op welke wijze tot additionele financiering voor de Rijnlandroute kan worden gekomen.

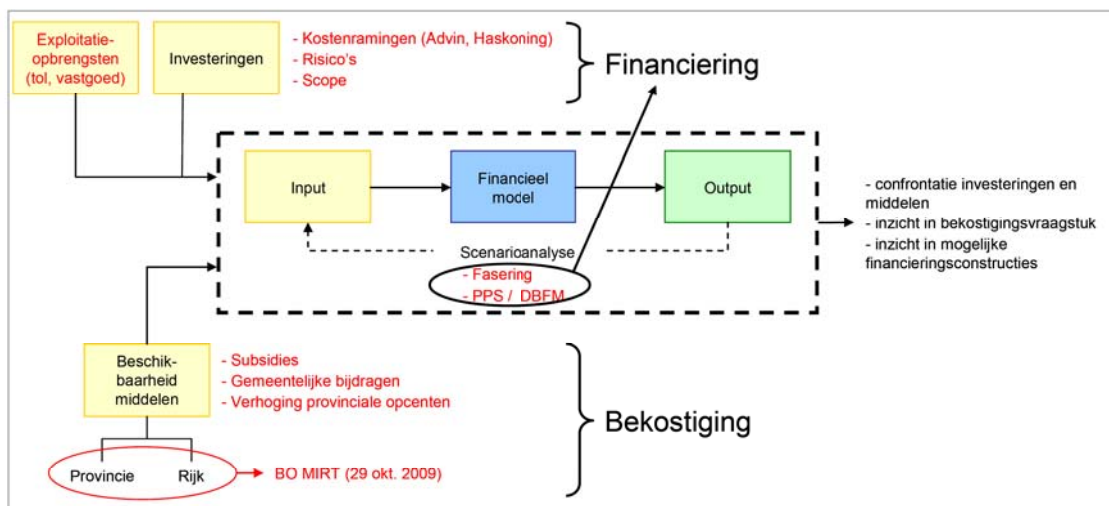
In een gezamenlijk traject tussen rijk en regio (VenW, VROM, FIN, RVOB, Holland Rijnland, PZH, gemeente Katwijk) is onder voorzitterschap van VROM, overleg gevoerd over de aanpak voor deze actie en zijn afspraken gemaakt over de uitgangspunten voor de berekeningsmethodiek. De berekeningen zijn opgesteld door het RVOB, op basis van de door VenW en PZH aangedragen informatie over verkeersintensiteiten.

---

<sup>2</sup> Een soortgelijke actie wordt ook uitgevoerd voor de Rijnouwelijkj-west.

## 2.2.2 PPS en financiering

In de afgelopen periode is nader invulling gegeven aan de financiële aspecten van de Rijnlandroute, waarbij fasering, bekostiging en financiering nader in beschouwing zijn genomen. In onderstaande figuur is de samenhang tussen de diverse financiële aspecten geïllustreerd.



Figuur 1: samenhang financiële aspecten RijnlandRoute

Definities van financiering en bekostiging uit de rapportage Ruding d.d. mei 2008:

- Met financiering wordt de herkomst aangeduid van de financiële middelen die nodig zijn voor het betalen van de investering. Bij publieke financiering stellen 1 of meer overheden deze middelen ter beschikking. Bij private financiering stellen partijen tijdelijk financiële middelen ter beschikking, die vervolgens met rente en/of dividend worden terug betaald;
- Bij bekostiging gaat het erom wie uiteindelijk de kosten van de investering voor zijn rekening neemt. Bij publieke bekostiging worden de kosten gedragen door de publieke sector. Bij private bekostiging komen de kosten van een project ten laste van private gebruikers van die specifieke infrastructuur. Dit kan gebeuren door middel van tolbetalingen door weggebruikers.

De netto investeringen en de beschikbare middelen ter bekostiging van de RijnlandRoute worden in de tijd uitgezet en met elkaar geconfronteerd. Op basis van deze confrontatie wordt inzicht verkregen in het bekostigingsvraagstuk. Per jaar wordt duidelijk gemaakt wat het geldelijke tekort dan wel overschot is. Een gedegen inzicht in het bekostigingsvraagstuk is van essentieel belang bij de analyse van diverse financieringsconstructies.

Initieel worden de netto investeringen (op basis van de door Advin en Royal Haskoning opgestelde kostenraming) samenhangend met het referentiealternatief, welke ten grondslag heeft gelegen aan de besluitvorming in het BO MIRT van 29 oktober 2009, geconfronteerd met de beschikbare middelen. Op basis van de uitkomsten van deze confrontatie worden diverse scenario's gedraaid om zodoende het effect te kwantificeren op het bekostigingsvraagstuk en



mogelijke financieringsconstructies. Het uitvoeren van scenarioanalyses voorziet in een tweetal doelstellingen:

1. Inzichtelijk maken van het effect van de aannames. Indien er kengetallen of aannames zijn gemaakt, is het van belang gedegen inzicht te verkrijgen op bandbreedtes die ontstaan bij wijziging van de aannames.
2. Inzichtelijk maken van optimalisatiemogelijkheden. Zeker wanneer er een tekort is, kunnen scenarioanalyses eerste inzichten geven in de effecten van bijvoorbeeld faseren, een langere exploitatieperiode, het niet of beperkt uitvoeren van bepaalde scope-onderdelen, andere discontovoeten (gekoppeld aan andere financieringsstructuur, via de WACC), het betrekken van andere partijen bij de financiering, enzovoorts.

### 2.2.3 Bijdragen gemeenten en provincie

Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland zijn nagegaan of extra geld van de provincie en van de gemeenten kan worden aangewend voor de financiering. Gemeenten en provincie zijn met elkaar in gesprek gegaan over eventuele extra bijdragen aan het project. Zie resultaten in paragraaf 3.3.3.

### 2.2.4 Mogelijkheden grondopbrengsten gemeenten

Bij de grondgebiedgemeenten is nagaan of in de toerekening van opbrengsten potentie mogelijkheden zitten voor additionele financiering. Daartoe zijn een expertsessie en gesprekken met gemeenten georganiseerd:

- bilaterale gesprekken tussen de regio Holland Rijnland en de gemeente Leiden, Voorschoten en Katwijk (februari 2010)
- rapport van Ecorys, Quick scan opbrengstpotentieel Rijnlandroute, oktober 2009
- inhuur van externe expertise: [REDACTED] Consult) en [REDACTED] (Hollands Licht)

Zie paragraaf 3.3.4

## 2.3 KKBA

De KKBA beperkt zich tot de RijnlandRoute. De KKBA heeft in de Integrale Benadering Holland Rijnland nog niet tot een bevredigend en gedeeld beeld geleid van de verhouding kosten en baten. Verschillende modellen geven zeer grote verschillen in de baten, wat aanleiding is tot vragen. De uitwerking van de KKBA in dit rapport is erop gericht deze onduidelijkheden zo veel mogelijk weg te nemen, zodat een basis ontstaat voor toekenning van FES (Fonds Economische Structuurversterking) middelen. Hierbij is het nadrukkelijk niet de bedoeling om bestaande algemene discussies over de toepassing van het KBA instrument bij integrale afwegingen in dit project te trekken. Aan de KBA is wel een kwalitatieve paragraaf toegevoegd waarin baten als potenties voor woningbouw en bedrijvigheid aan de orde komen.

Er kunnen een tweetal modellen worden gebruikt, NRM en RVMK, die beide verschillende uitkomsten kennen. De KKBA uit het eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland (15 oktober 2009) is gebaseerd op RVMK. Ten behoeve van de FES-aanvraag is zoals gebruikelijk

het NRM-model toegepast. In paragraaf 3.4 wordt een nadere onderbouwing gegeven van de keuze voor dit model.

## 2.4 Ramingsmarge terugdringen

Vanuit de optiek van risicobeheersing is het goed om de nauwkeurigheidsmarge uit de ramingen terug te brengen. Normaal gebeurt dit in elke volgende fase, waarin de ontwerpen verder worden uitgewerkt en gedetailleerd. Voor de RijnlandRoute zou dit de MER-fase zijn. In dit rapport is de uitdetaillering van de voorkeursvariant naar voren getrokken om na te gaan wat het effect is van het terugbrengen van de marge. De ramingsbandbreedte wordt daarmee kleiner, waardoor meer betrouwbare besluitvormingsinformatie ontstaat. RC Kostenmanagement heeft een toets uitgevoerd om de ramingbandbreedte te verkleinen, waarbij nadrukkelijk aandacht is besteed aan de passage Voorschoten (tunnel).

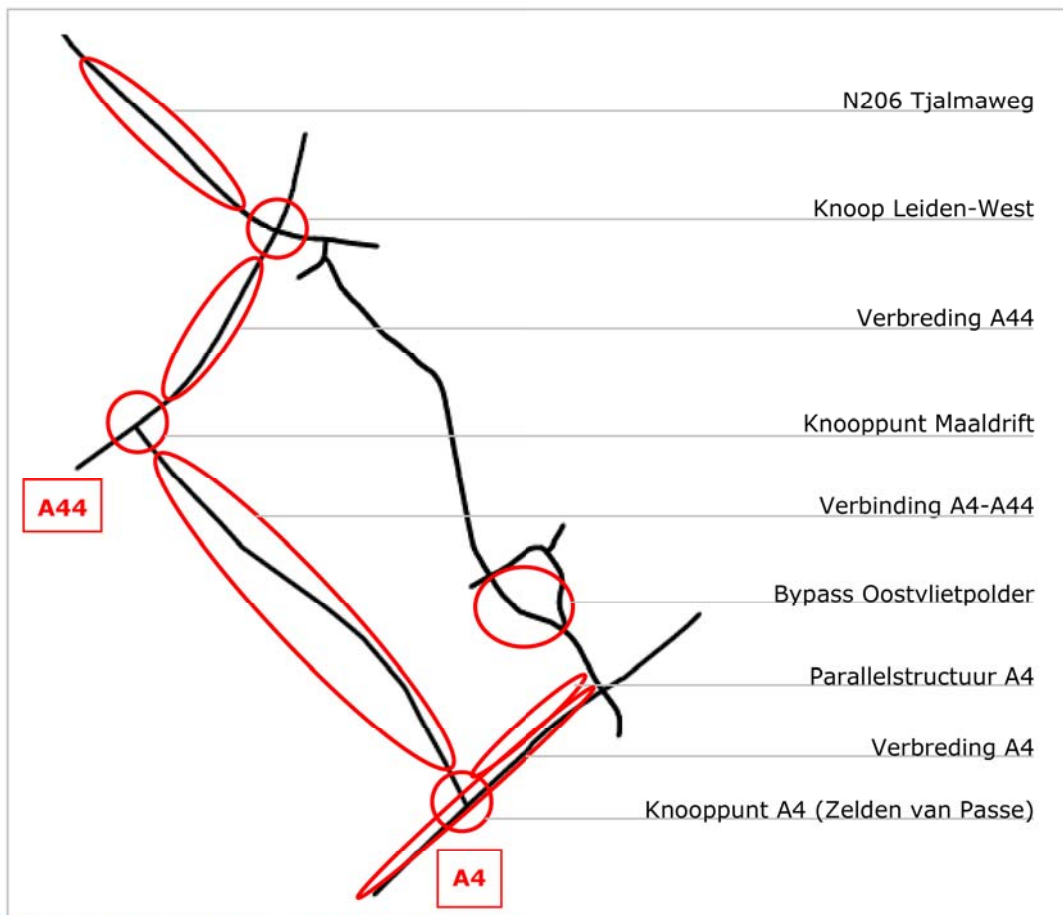
## 3 Resultaten

### 3.1 Bouwstenen voor de scenario's

De fasering van de variant Zoeken naar Balans is uitgewerkt in een aantal scenario's. Om de vergelijkbaarheid van de scenario's te waarborgen zijn in onderstaand schema de bouwstenen van de variant Zoeken naar Balans uiteengezet en kort toegelicht. In de scenario's worden deze bouwstenen ook gehanteerd. Eventuele verschillen per onderdeel ten opzichte van de basis zijn op die wijze duidelijk inzichtelijk te maken.

Onderdeel	Omschrijving	Kosten
N206 Tjalmaweg	Opwaarderen tot 2x2 rijstroken (halfverdiept) met drie ongelijkvloerse aansluitingen op Valkenburg.	
Knoop Leiden-West	Opwaarderen Knoop Leiden-West.	
Verbreding A44	Verbreden A44 tot 2x3 rijstroken (maaiveld).	
Knooppunt Maaldrift	De aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 wordt uitgevoerd in de vorm van een volledige knoop, waarbij de RijnlandRoute de A44 middels een tunnel onderlangs kruist.	
Verbinding A4 – A44	Verbinding tussen de A4 en A44 exclusief de aansluitingen op de A4 en A44, maar inclusief: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Passage Stevenshof (half verdiept)</li> <li>• Spoorviaduct</li> <li>• Aquaduct</li> <li>• 600 meter tunnel bij Voorschoten</li> </ul>	
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)	De aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 wordt uitgevoerd in de vorm van een volledige knoop, waarbij de RijnlandRoute de A4 middels een tunnel onderlangs kruist.	
Bypass Oostvlietpolder	Maaiveldligging, directe aansluiting op Churchillaan.	
Parallelstructuur A4	Doortrekken parallelstructuur A4 vanaf Europaweg tot aan Zelden van Passe	
Verbreding A4 Leiden – Den Haag	Verbreding van de A4 tussen Leiden en Den Haag naar 2x4 rijstroken	
<b>Totaal</b>		

Tabel 1: bouwstenen



Figuur 2: schematische weergave onderdelen

## 3.2 Procedures

Deze paragraaf geeft inzicht in de procedures die gevolgd moeten worden, voor de realisatie van de Rijnlandroute en de relatie en invloed van die procedures op verschillende faseringsscenario's. Echter, voordat er wordt ingegaan op het hele tracé, is er in de eerste instantie aandacht voor het tracédeel tussen de A4 en A44. Na eerder gemaakte bestuurlijke afspraken is het huidige proces erop ingericht dat PZH bevoegd gezag is voor dit deel van het tracé, maar uit de Nota Mobiliteit blijkt anders. In de eerste alinea worden mogelijkheden genoemd hoe hiermee kan worden omgegaan.

### 3.2.1 Planvormen voor afzonderlijke tracédelen

#### Tjalmaweg en Knoop Leiden-West

Voor de Tjalmaweg geldt de Wro en is een Provinciaal inpassingsplan (PIP) de geëigende planvorm. Voor de KLW (knoop Leiden West) geldt afhankelijk van de fasering van het project dat de knoop meegenomen kan worden in een tracébesluit als de aanpassing samenhangt met een tracéwetplichtige activiteit of een procedure onder de Wro. Wanneer besluitvorming en aanleg van de Tjalmaweg en de weefstroken op de A44 in tijd ver uit elkaar liggen, ligt het voor de hand om de KLW met het inpassingsplan Tjalmaweg mee te nemen en in het later te nemen tracébesluit uit te gaan van de aanwezigheid van de KLW. Wanneer beide tegelijkertijd worden

gerealiseerd (of wanneer er ongeveer tegelijkertijd een besluit over beide wordt genomen) dan ligt het voor de hand de KLW in het tracébesluit mee te nemen.

Verbreiding A44, knooppunt A44 (Maaldrift), verbreding A4 en knooppunt A4 (Zelden van Passe)  
Omdat er door de aanleg van weefvakken op de A44 tussen de aansluitingen Leiden-West en de zuidelijker gelegen aansluiting sprake is van uitbreiding van de hoofdweg met een of meer rijstroken als bedoeld in de Tracéwet is dit traject tracéwetplichtig. De aansluiting Maaldrift, voor zover deze beschouwd kan worden als een met die verbreding samenhangende aanpassing, wordt dan ook onderdeel van het tracébesluit. Ook voor de verbreding van de A4, zowel de parallelstructuur inclusief de nieuwe aansluiting bij Zoeterwoude/Voorschoten, als de verbreding van de A4 tussen Zoeterwoude en Den Haag is de Tracéwet van kracht, omdat er sprake is van een verbreding met minimaal één rijstrook tussen twee knooppunten.

#### Bypass Oostvlietpolder

De Bypass Oostvlietpolder valt weer wel onder de Wro en dat moet worden vastgelegd in een PIP.

#### Verbinding A4-A44

In het verleden zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de regionale/provinciale status van het tracé van de Rijnlandroute. Voor een deel van het tracé (A4-A44) is er echter een reservering opgenomen in de plankaart van de Nota Mobiliteit, wat inhoudt dat er voor dit deel een tracéwetplicht geldt. In navolging van de bestuurlijke afspraken en ter bevordering van het planproces met oog op realisatie in de nabije toekomst, zal dit zodanig aangepast worden, dat ook voor dit deel van het tracé de Wro zal gelden en de Provincie dit mee kan nemen in een Inpassingsplan.

### 3.2.2 MER

Bij realisatie in één keer bestaat de voorkeur om voor het gehele tracé van Katwijk tot aan Den Haag (dus incl. verbreding A4!) één MER uit te voeren. Dit is de meest logische optie omdat zo een beeld ontstaat van de effecten voor het hele tracé. Door de MER in aparte gedeeltes te splitsen, zodat er bewust een vertroebeld en positief beeld ontstaat, kan bij inspraak en beroepszaken leiden tot complicering van het proces. Daarbij geldt dat de Wet milieubeheer eist dat voor samenhangende m.e.r.-plichtige besluiten één MER wordt opgesteld.

Wanneer er echter sprake is van fasering over een langere periode, is het uitvoeren van een MER voor een afzonderlijke fase als aanvulling op de huidige MER ook mogelijk. Er moet dan wel voldoende aandacht zijn voor de samenhang tussen de afzonderlijke maatregelen.

Voor de houdbaarheid van MER gelden geen wettelijke regels. Bepalend criterium is of er in de periode tussen vaststelling van het MER en het nemen van het besluit 'aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden' hebben voorgedaan (artikel 7.27 Wet milieubeheer). Er zijn voorbeelden te noemen waar een tracébesluit is genomen terwijl de MER al 10 jaar oud was (Tweede Coentunnel). Eventueel kan een MER op bepaalde onderdelen en locaties geactualiseerd worden. Wie deze MER uitvoert is niet van belang (al ligt een gezamenlijk

initiatiefnemerschap van Rijk en provincie voor de hand) , zolang alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven maar zijn onderzocht en het alternatief dat in het besluit wordt uitgewerkt, daar één van is. Wel is het met het oog op de uitvoering raadzaam om zoveel mogelijk een mer-procedure te volgen die RvS-proof is.

### 3.2.3 Opties

Optie 1: Er is voldoende budget om de hele RLR voor 2020 aan te leggen

- 1 MER voor het hele traject

Binnen een korte periode twee op elkaar volgende besluiten:

- 1 PIP voor de Wro delen van het tracé (Tjalmaweg, Oosvlietpolder, A4-A44 verbinding) (als beide delen niet met elkaar samenhangen, is er niks op tegen om 2 PIP's vast te stellen).

Voordeel is dat vertraging bij het ene project het andere niet raakt, en de kring van belanghebbenden in beide projecten kleiner wordt.

- 1 Tracébesluit voor het tracé van KLV tot aan Den Haag (ook hier geldt dat het mogelijk is om meerdere TB's vast te stellen. Als voordeel geldt dat er gebruik gemaakt wordt van dezelfde uitgangspunten, dezelfde onderzoeken, verwijzen naar elkaars besluit, één projectorganisatie. Naast voordelen, heb je hier wel risico's van onderling afwijken en zoek-de-verschillen voor bezwaarmakers.

Een ander alternatief bij deze optie is één tracébesluit voor het gehele tracé, maar gezien de financiering is dit waarschijnlijk niet haalbaar.

Optie 2: de eerste fase kan worden gerealiseerd, voor de laatste fase is pas na 2020 geld.

Twee aandachtspunten voor deze opties:

1. Tracébesluit kan alleen worden genomen als bij het besluit duidelijk is dat het uitgevoerd zal worden (o.a. voldoende geld voor de hele aanleg)

2. Tracébesluit is voor 10 jaar geldig.

Optie 2 kan dus alleen als het Tracébesluit in stukken wordt geknipt, of als fase 3 en 4 binnen 10 jaar gerealiseerd worden:

- 1 MER + aanvullende MER voor de A4

- Fase 1: Provinciaal Inpassingsplan Tjalmaweg-Knoop Leiden-West

- Fase 2: Provinciaal Inpassingsplan Oosvlietpolder

- Fase 3: Tracébesluit A4 en A44

- Fase 4: Provinciaal Inpassingsplan A4-A44 verbinding

- Actualisatie MER voor fase 3 en 4

Nadeel: sterk versnipperde onderzoeken en besluit-rapportages met alle risico's van dien door veranderende wet- en regelgeving en veroudering van onderzoeken.

Optie 3: Op "ad hoc" basis is er geld beschikbaar voor realisatie van de fases

- 1 MER voor het gehele tracé.

- Inpassingsplan en/of Tracébesluit per fase

- MER actualisatie voor elke fase.

Nadeel: sterk versnipperde onderzoeken en besluit-rapportages met alle risico's van dien door veranderende wet- en regelgeving en veroudering van onderzoeken.

### 3.2.4 Aanvullende noties

- Voor verbreding van rijkswegen gelden verkorte procedures. Parallelstructuren worden daar ook toe gerekend.
- Omdat er al een provinciale Structuurvisie is opgesteld, met een bijbehorende plan MER voor de As Leiden-Katwijk, kunnen procedures verkort worden, omdat deze Structuurvisie dient als basis voor het Tracébesluit. Dit geldt als de nieuwe Tracéwet in werking is. Daarnaast is het de vraag hoe de structuurvisie precies in die wet past (het zou kunnen dat alleen een rijks-structuurvisie geldig is) en wat het overgangsrecht zal zijn voor reeds lopende projecten.
- Voor gezamenlijke uitvoeringstrajecten (Wro en Tracéwet gecombineerd) is het van groot belang om de essentiële beslismomenten in de tijd zo dicht mogelijk bij elkaar te leggen.

### 3.2.5 Relatie met RijnGouwelijn en woningbouw Valkenburg

De RijnlandRoute tussen Katwijk en de A44 hebben een duidelijke relatie met andere in ontwikkeling zijnde projecten, te weten de RijnGouwelijn(-West) en de ontwikkeling van Valkenburg tot woningbouwlocatie.

Tot op heden zijn de ruimtelijke invulling van Valkenburg, en de tracé's voor zowel de RijnGouwelijn als de RijnlandRoute actief op elkaar afgestemd. Elk project kent echter haar eigen procedure en planning. De RijnGouwelijn is in haar procedure het verst gevorderd, voor Valkenburg is de intentieovereenkomst tussen de gemeente Katwijk en het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (RVOB) op 10 maart 2010 getekend.

In het voorjaar van 2009 is de MER voor de RijnGouwelijn West vastgesteld. In juni van datzelfde jaar heeft Provinciale Staten het voorkeurstracé vastgesteld. Daarmee is de ligging van de RijnGouwelijn-West voor de ontwikkeling van de andere projecten een gegeven geworden. De afstemming die voor vaststelling van de MER heeft plaatsgevonden tussen de diverse projecten zorgt ervoor dat het inpassingplan voor de RijnGouweLijn-West, dat op basis van de MER wordt opgesteld, de gewenste ruimte laat voor de RijnlandRoute.

24 Februari 2010 is de 1<sup>e</sup> fase MER voor de RijnlandRoute vastgesteld. Hiermee is tevens vastgesteld welke alternatieven in de 2<sup>e</sup> fase verder onderzocht worden. De 2<sup>e</sup> fase MER, die naar verwachting in december 2010 gereed is, vormt de basis voor het vaststellen van het Voorkeursalternatief. De nader te onderzoeken alternatieven houden rekening met de ligging van de RijnGouweLijn-West (zoals hierboven genoemd), en ook met de verschillende ontwikkel- en ontsluitingsmogelijkheden van Valkenburg.

Voor de nieuwe woningbouwlocatie Valkenburg is (maximaal) een drietal ontsluitingen voorzien via de RijnlandRoute (te weten via de bestaande N441, en via 2 nieuwe aansluitingen tussen de A44 en de N441). De planning van de ontwikkeling van Valkenburg zal uiteindelijk moeten leiden tot de keuze welke aansluitingen uiteindelijk gerealiseerd worden (waarbij dus ook drie ontsluitingen mogelijk zijn), en wanneer die ontsluitingen gerealiseerd worden.

Voor de ontwikkeling van Valkenburg is recentelijk een intentieovereenkomst getekend. Daarmee is Valkenburg procedureel minder ver gevorderd dan de twee eerder genoemde projecten. De komende tijd wordt gezamenlijk een masterplan ontwikkeld.

## 3.3 Aanvullende middelen

### 3.3.1 Aanvulling op basis van Grexwet

De 'grexwet' is onderdeel van de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening en biedt de gemeente de mogelijkheid om kosten van een bestemmingsplan te verhalen op particuliere eigenaren die zelf over gaan tot het realiseren van de nieuwe bestemming. In het Besluit Ruimtelijke Ordening is een limitatieve opsomming opgenomen van deze kosten in verband met de exploitatie en bevat vrijwel alle denkbare grondexploitatiekosten van locatieontwikkeling.

De Rijnlandroute wordt gezien als een bovenwijkse voorziening. Dat is een voorziening die niet alléén betrekking heeft op één locatie (Nieuw Valkenburg), maar ook op één of meerdere andere locatie(s). Dit geldt zowel bestaande kernen als andere nieuw te ontwikkelen woningbouwlocaties en bedrijventerreinen op de as Leiden- Katwijk.

De provincie is verantwoordelijk voor de aanleg, maar kan de kosten via de gemeente verhalen op de particuliere eigenaren. Het rijk is als eigenaar van het grootste deel van de locatie Nieuw Valkenburg, één van de eigenaren bij wie kosten verhaald kunnen worden.

Bij een locatieontwikkeling kunnen deze bovenwijkse kosten worden verhaald, door deze toe te rekenen aan de locaties die hiervan nut ondervinden. Voor de toerekening gelden de drie criteria zoals genoemd in de grondexploitatiewet : profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit.

- Profijt: de grondexploitatie moet nut ondervinden van de te treffen voorzieningen en maatregelen
- Toerekenbaarheid: er bestaat een causaal verband ( de kosten zouden niet gemaakt worden zonder het plan) of de kosten worden mede gemaakt ten behoeve van het plan
- Proportionaliteit: als meerdere locaties profijt hebben van een voorziening, worden de kosten naar rato verdeeld; naarmate de locatie er meer profijt van heeft, draagt deze meer bij aan de kosten.

Voorts moet worden gekeken of de locatie de kosten kan dragen. Als de totale opbrengsten hoger zijn dan de totale kosten, kunnen de totale kosten verhaald worden, maar geen hoger bedrag dan die kosten. Als de totale kosten hoger zijn dan de opbrengsten, is er een tekortlocatie. Dan mag ten hoogste het totaalbedrag van de opbrengsten worden verhaald. Er kan wettelijk geen sprake zijn van een dubbele afdracht: het is óf een proportionele bijdrage in het kader van de grondexploitatiewet ofwel specifieke regionale afspraken

#### **Uitgangspunten berekeningsmethodiek en keuzemogelijkheden**

In de grexwet wordt niet voorgeschreven hoe de toerekening aan locaties dient plaats te vinden. In een toelichtende handreiking wordt aangegeven dat het in geval van een weg zou kunnen aan de hand van verkeersintensiteiten. Bij de bepaling van het bedrag moet rekening gehouden worden met subsidies en bijdragen van derden.

Rijk en regio hebben dit op de volgende manier als uitgangspunten voor de toerekening geformuleerd:



- De proportionaliteit wordt bepaald op basis van de verkeersintensiteiten<sup>3</sup>. Uit de onderzoeken die al beschikbaar zijn in het kader van IBHR is gehaald wat Valkenburg toevoegt aan verkeersstroom aan de Rijnlandroute.
- De proportionaliteit wordt bepaald voor de investeringen die nog niet gedekt zijn door de rijksbijdrage uit het MIRT en de provinciale bijdrage.

Daarnaast bestaat er verschil van inzicht tussen het rijk en de regio:

- 1 over de mate waarin de locatie Nieuw Valkenburg profijt heeft bij de aanleg van de tweede fase van de Rijnlandroute (het gedeelte A4 – A44)
- 2 over de proportionaliteit van de locatie Nieuw Valkenburg in het tekort.

De verschillende partijen hebben nadrukkelijk hun argumenten voor en tegen bepaalde discussiepunten. Deze worden hieronder weergegeven.

### **Ad 1) Keuzemogelijkheid voor de gehele Rijnlandroute of alleen voor het westelijk deel (vanaf de knoop Leiden-West)?**

#### Argumenten voor de hele Rijnlandroute:

Het is reëel om te veronderstellen dat de bewoners van Valkenburg profijt ondervinden van de gehele Rijnlandroute, omdat het aandeel Nieuw Valkenburg binnen de totale verkeersstroom meetbaar is op het gehele traject en niet alleen op het westelijk deel.

#### Argumenten voor alleen het westelijk deel (knoop Leiden-West en N206):

Vanaf het knooppunt Leiden-West komt het verkeer van Nieuw Valkenburg op het hoofdwegennet en wordt de betrouwbaarheid van de bestemmingsgegevens kleiner, omdat het verkeer zich dan in diverse richtingen verspreid. Het is lastig om betrouwbare inschattingen te maken van de feitelijke verkeersstromen vanaf dat punt. Vanwege het beperkte ingeschatte toekomstige gebruik van het wegvlak A4-A44 door verkeer van Valkenburg en de beperktere betrouwbaarheid van deze gegevens, ligt een toerekening van kosten aan de locatieontwikkeling van Valkenburg voor dit deel van de weg niet voor de hand.

Dit heeft geleid tot de subvraag: Indien de situatie zich voordoet dat het reëel wordt geacht om een locatie als Nieuw Valkenburg mee te laten betalen aan het weggedeelte A4 – A44, is dat dan alleen aan de weg of ook aan de inpassingsmaatregelen?

#### Argumenten voor inclusief inpassingsmaatregelen:

De inpassingsmaatregelen kunnen niet los worden gezien van de weg en zijn daar onlosmakelijk mee verbonden. Zonder inpassingsmaatregelen kan je er in de praktijk niet van uitgaan dat realisatie van een weg mogelijk is. Inpassingsmaatregelen zijn noodzakelijk voor het benodigd maatschappelijk draagvlak voor de Rijnlandroute bij de omwonende bewoners en dus moeten deze in de berekeningsmethodiek worden meegenomen.

---

<sup>3</sup> Deze gegevens hebben tot een aantal vragen geleid, maar er is in eerste instantie voor gekozen om de gegevens niet aan een uitgebreide analyse te onderwerpen.

#### Argumenten voor exclusief inpassingsmaatregelen:

Realisatie van een weg is ook mogelijk zonder inpassingsmaatregelen. Deze zijn niet wettelijk verplicht. Het is niet realistisch om toekomstige bewoners van Nieuw Valkenburg mee te laten betalen aan inpassingsmaatregelen die getroffen moeten worden bij o.a Voorschoten. De inpassingsmaatregelen zijn bedoeld voor het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak en dienen daarmee het algemeen belang. Het is niet reëel om locaties die kilometers verderop zijn gelegen te laten meebetalen aan dit soort maatschappelijke voorzieningen.

Inpassingsmaatregelen moeten worden doorberekend op de plaatsen waar ze plaats vinden.

#### **Ad 2: keuzemogelijkheid van het aandeel van Nieuw Valkenburg in de totale verkeersstroom (A) of van het aandeel binnen de groei van het verkeer (B)?**

##### Argumenten voor de keuze voor A:

Uit de informatie uit het MER voor de Rijnlandroute kan geconcludeerd worden dat uitbreiding van de N206 nu al noodzakelijk is. Ook zonder de realisatie van Nieuw Valkenburg, is de autonome groei van het verkeer op de N206 van dien aard dat het in de toekomst noodzakelijk is om de gehele Rijnlandroute te realiseren. Het moeten realiseren van de Rijnlandroute is daarmee niet het rechtstreekse gevolg van de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties (zoals Valkenburg), maar vloeit al voort uit het bestaande verkeersaanbod en de autonome groei daarvan. Het bestaande verkeer en de autonome groei daarvan zijn daarmee de veroorzakers van het moeten realiseren van nieuwe infrastructuur. Dat maakt het niet realistisch om bij een toerekening van bijdragen van locaties alleen uit te gaan van de groei van het verkeer. Het totale toekomstige verkeersaanbod is daarvoor bepalend.

##### Argumenten voor de keuze voor B:

Veroorzakers zijn in deze optiek de autonome groei en het verkeer dat erbij komt als gevolg van de realisatie van Nieuw Valkenburg en andere nieuwbouwlocaties. Zonder deze ontwikkelingen zou de Rijnlandroute waarschijnlijk niet in deze vorm en in deze fasering noodzakelijk zijn.

Dit heeft er toe geleid dat er zes mogelijkheden zijn uitgewerkt.

#### A. Mogelijkheden met Nieuw-Valkenburg als aandeel in de totale verkeersstroom

1. Voor het gedeelte van de Rijnlandroute ten westen van de A44 (incl. knoop Leiden-West);
2. Voor de gehele Rijnlandroute;
3. Voor de gehele Rijnlandroute, waarbij de kosten voor inpassingsmaatregelen op het wegvlak A4-A44 buiten beschouwing worden gelaten.

#### B. Mogelijkheden met Nieuw Valkenburg als aandeel in de groei van het verkeer

1. Voor het gedeelte van de Rijnlandroute ten westen van de A44 (incl. knoop Leiden-West);
2. Voor de gehele Rijnlandroute;
3. Voor de gehele Rijnlandroute, waarbij de kosten voor inpassingsmaatregelen op het wegvlak A4-A44 buiten beschouwing worden gelaten.

**Dit leidt toe het volgende resultaat:**

Bijdrageberekening Nieuw Valkenburg aan de Rijnlandroute

Mogelijkheid	investering	bijdragen	resterend	Nieuw	Nieuw
		Totaal	tekort	Valkenburg	Valkenburg
			Totaal	aandeel %	aandeel €
A1					
A2					
A3					
B1					
B2					
B3					

Alle bedragen zijn **excl.** BTW en X 1.000.000 euro.

Het toepassen van de grondexploitatiewet leidt niet tot één uitkomst, maar laat ruimte voor interpretatieverschillen. Rijk en regio hebben in overleg een aantal scenario's kunnen benoemen, waarvoor een doorrekening heeft plaatsgevonden. De doorrekeningen op zich staan niet direct ter discussie, maar op basis van de hiervoor genoemde argumenten is er geen overeenstemming bereikt tussen de partijen betrokken bij deze exercitie over het scenario dat bepalend moet zijn voor een bijdrage uit de locatieontwikkeling van Valkenburg. Elke partij interpreteert en weegt de argumenten anders. De verschillende partijen zijn ook zeer uitgesproken in hun keuze voor of tegen bepaalde uitgangspunten. Er kan hier dus niet geconcludeerd worden dat de mogelijke financiële bijdrage bedrag x is.

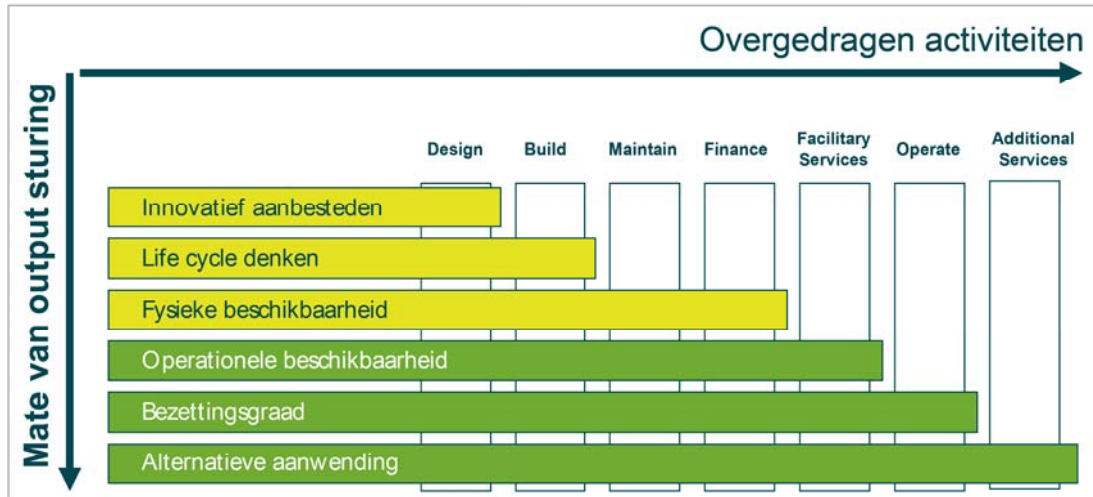
### 3.3.2 PPS en financiering

De mogelijkheden van PPS met betrekking tot aanvullende bekostiging zijn verkennend onderzocht door middel van enkele oriënterende gesprekken met private partijen. Hieruit blijkt dat private partijen in deze fase van het project geen commitment willen aangaan met betrekking tot private bijdragen. Wanneer in de toekomst het project RijnlandRoute concreter wordt/is en er concreet zicht is op het realiseren van het project, zijn private partijen mogelijk bereid bij te dragen in de bekostiging van de RijnlandRoute. In de praktijk blijkt echter dat private bekostiging (bv. gebiedsontwikkeling of het exploiteren van real estate) van grote infrastructuurprojecten een fractie is van wat benodigd is en er daarom weinig van verwacht moet worden.

Concluderend kan gesteld worden dat er een grote mate van onzekerheid met betrekking tot mogelijke private bijdragen bestaat en er daarom onvoldoende basis is voor een publiek private samenwerking in de vorm van éxtra bekostiging. Er zijn echter zijn er binnen het PPS domein nog andere vormen te onderscheiden, waarbij PPS niet dient als bekostingsinstrument, maar als financieringsinstrument fungeert, zoals DBFM constructies (Design, Build, Finance en Maintain).

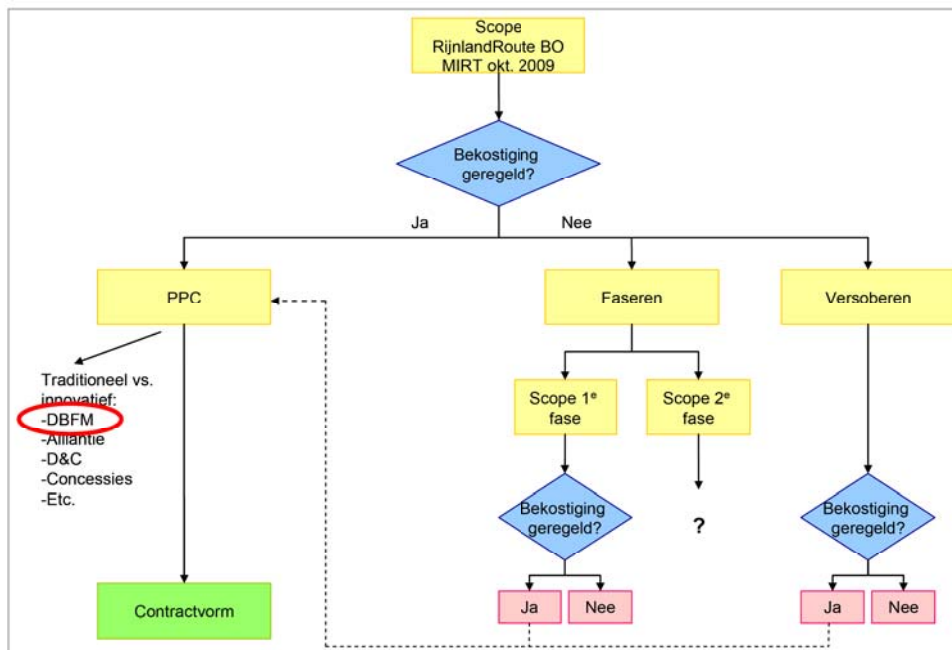
Bij een DBFM - constructie worden het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud belegd bij de private partij. Vanzelfsprekend is het mogelijk om variatie aan te brengen in de

naar de markt over te dragen activiteiten. De keuze omtrent de over te dragen activiteiten is afhankelijk van de wijze van sturen van de marktpartij. In onderstaande figuur is geïllustreerd het verband tussen de overgedragen activiteiten en de wijze van sturing van de marktpartij.



Figuur 3: variaties in PPS

De diverse mogelijke PPS constructies worden in een Publiek Private Comparator (PPC) zowel kwalitatief als kwantitatief vergeleken met een traditionele aanpak, de publieke referentie. Alvorens echter een PPC op te starten is het noodzakelijk de bekostiging voor de initiële projectscope rond te krijgen. Dit geschiedt aan de hand van de onderstaande beslisboom:



Figuur 4: beslisstructuur

Op basis van voorgaande figuur wordt gesteld dat het alleen zinvol is nader onderzoek te doen naar de te prefereren contractvorm van de RijnlandRoute wanneer voldoende middelen beschikbaar zijn voor de bekostiging van de RijnlandRoute. Vooralnog is dit niet het geval.

Daarom gaan de in hoofdstuk 4 gedefinieerde scenario's uit van fasering en versoering. Per scenario is bepaald welke projectscope voor welke fase van toepassing is en of deze projectscope bekostigd kan worden met de reeds toegezegde middelen.

Uit bovenstaande blijkt dat DBFM geen antwoord is op de vraag hoe aanvullende bekostiging te verkrijgen. DBFM wordt hier sec bekeken vanuit de gedachte dat de investeringen betreffende de initiële scope over een groot aantal jaren verdeeld kunnen worden en derhalve invulling kan worden gegeven aan het oplossen van het korte termijn financieringsvraagstuk. In hoofdstuk 4 wordt per scenario, indien van toepassing, inzicht gegeven in de financiële consequenties van het mogelijk toepassen van een DBFM-constructie. Bij deze berekening is sec uitgegaan van het spreiden van de investeringen en geen rekening gehouden met bijvoorbeeld lifecycle voordelen en financieringskosten. Daarnaast is bij de berekening geabstraheerd van beheer- en onderhoudskosten. Vanzelfsprekend worden deze bij een eventuele vervolgfase wel in de berekening betrokken.

### 3.3.3 Bijdragen gemeenten en provincie

De regio Holland Rijnland is mogelijk bereid om een extra bijdrage te leveren van € 37,5 mln. ex. BTW wanneer daarmee het tekort gedicht kan worden en de RijnlandRoute volledig aangelegd kan worden. Deze optie is reeds verkend, maar nog niet vastgesteld op bestuurlijk niveau.

Vanuit de provincie is aangegeven dat een bedrag van € 62,5 mln ex. BTW in aanvulling op de extra regionale bijdrage á € 37,5 mln ex. BTW een constructieve bijdrage kan leveren aan de discussie met het rijk ten aanzien van het bekostigingsvraagstuk.

In opdracht van de provincie Zuid-Holland heeft PNO Consultants onderzoek gedaan naar het mogelijk benutten van nationale en Europese subsidies. Uit het onderzoek blijkt dat op dit moment geen subsidiemogelijkheden van toepassing zijn. Het financiële gat in de begroting kan niet worden verkleind met subsidies. Daarvoor zijn subsidies niet bedoeld. Daarnaast is het van belang dat het betreffende project een algemeen Europees belang dient. De RijnlandRoute alleen dient geen algemeen Europees belang. In een later stadium van het planproces zijn er wel subsidiemogelijkheden, bijvoorbeeld door toepassing van duurzame technieken. Tevens zal op dat moment op een hoger abstractieniveau het algemeen Europees belang aangetoond moeten worden. Er zal dan buiten de fysieke en functionele kaders van de RijnlandRoute getreden moeten worden

### 3.3.4 Grondopbrengsten

De conclusie is dat er binnen IBHR niet uitgegaan dient te worden van extra opbrengstpotenties, gerelateerd aan de Rijnlandroute. Als er al opbrengstpotenties zijn in verschillende gebieden, als gevolg van het aanleggen van de Rijnlandroute, dan:

- zijn deze plannen vaak (politiek) omstreden
- zijn de opbrengsten relatief laag
- moet er vaak veel gebouwd worden, wil het leiden tot een substantiële bijdrage voor de Rijnlandroute

- worden de verkregen opbrengsten in veel gevallen gedrukt door aanvullende voorzieningen, zoals ontsluiting van het gebied

Uit de diverse gesprekken en het rapport van Ecorys komt een divers beeld naar voren. Zo noemt Ecorys een bovengrens qua opbrengstpotentie van 10,7 miljoen euro. Dit onderzoek is echter niet onomstreden in de gemeenten. Uit de sessie met de externe adviseurs [REDACTED] en [REDACTED] blijkt echter dat zij weinig opbrengstpotenties zien bij Zoeken naar Balans. De gemeenten zien wel enige mogelijkheden, maar bebouwing van deze gebieden zijn vaak omstreden. De volgende gebieden zijn geïdentificeerd:

- de Oostvlietpolder
- gebied ten westen van de Oostvlietpolder (RWZI en gebied langs de Vliet)
- gebied boven/langs de tunnel door Voorschoten
- gebied ten zuiden van Stevenshof
- gebied langs de A44 en ten oosten van het Valkenburgse meer

Zoals aangegeven wordt de (opbrengst)potentie van de gebieden en de opbrengst per woning vaak verschillend ingeschat.

### 3.3.5 Overzicht van mogelijk aanvullende middelen

Het totaal aan toegezegde en mogelijk aanvullende middelen bedraagt ca. € 692 mln incl. BTW waarbij rekening gehouden moet worden met een aantal voorwaarden die aan deze toezeggingen zijn verbonden.

De totale kosten van Zoeken naar Balans is 844 mln daarmee blijft een te bekostigen gat over van ca 150 mln. incl BTW.

Eén van deze voorwaarde is dat de toegezegde Rijksbijdrage is gebaseerd op een 50/50 verdeling van de bekostiging. De totale bijdrage exclusief de rijksbijdrage bedraagt inclusief BTW € 270 , toepassing van deze voorwaarde leidt tot een rijksbijdrage van € 270 mln, daarmee zou er een budget ter beschikking staan van totaal € 540 mln incl. BTW, waarmee het te bekostigen gat circa € 300 mln incl. BTW bedraagt.

Bij de behandeling van het MIRT in de Tweede Kamer (december 2009) is een motie aangenomen waarin de regering wordt gevraagd om in het voorjaar met een gedragen voorstel te komen om de RijnlandRoute in één keer aan te leggen. De belangrijkste voorwaarde hiervoor is dat de daarvoor benodigde financiële middelen beschikbaar zijn.

Gegeven het nog aanwezige gat in de bekostiging, lijkt dit geen reële mogelijkheid, aanleg in één keer is alleen mogelijk wanneer bijvoorbeeld via een DBFM contract externe financiering wordt aangetrokken. Hiermee komt echter wel een financiële belasting van partijen in de toekomst te liggen. Of hiervoor draagvlak bestaat, bepaalt of op een positieve manier gereageerd kan worden op de motie van de Tweede Kamer. De toepassing van een DBFM contract is uitgewerkt in paragraaf 4.2.3.2.

## 3.4 KKBA en FES procedure

### 3.4.1 Inleiding

Een KKBA is nodig voor het kunnen doorlopen van de FES procedure. Via de FES procedure worden middelen uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) beschikbaar gesteld aan projecten. Uiteindelijk is dit een kabinetsbesluit, waarin het advies van de FES beheerders, de Minister van Financiën en de Minister van Economische Zaken, zwaar weegt. De rijksbijdrage zal uit het FES worden gefinancierd, dus zal ook voor dit project de FES procedure moeten worden doorlopen.

### 3.4.2 KKBA

Voor het opstellen van een KKBA ten behoeve van de FES procedure zijn richtlijnen opgesteld die zijn opgenomen in de OEI leidraad voor planstudies. Eén van de richtlijnen is dat een verkeerskundige analyse met het NRM-model wordt gemaakt als basis voor de verschillende effectberekeningen. De richtlijn geeft tevens aan hoe deze analyse moet worden uitgevoerd. Het grootste effect aan de batenkant van de KKBA wordt gegenereerd door de reistijdwinsten die ontstaan als gevolg van de realisatie van het project.

In de verkenning zijn ook verkeerskundige analyses gemaakt voor een KKBA. Deze waren echter met een ander model gemaakt. Dit was het RVMK-model (in combinatie met het NRM-model)<sup>4</sup>. Bovendien wijkt de bestuurlijk gekozen voorkeursvariant af van de in de verkenning uitgewerkte varianten. Zo zijn in de voorkeursvariant meer inpassingsmaatregelen opgenomen en zijn meer kruisingen ongelijkvloers uitgevoerd. Daarom is voor deze fase een nieuwe KKBA opgesteld.

In de verkeersanalyse leidde toepassing van de richtlijnen tot niet plausibele resultaten voor de reistijdwinsten. Betrokken verkeerskundige experts van Goudappel Coffeng, uitvoerende partij van de analyses, en van DVS (Rijkswaterstaat; opstellers van de richtlijnen) zijn van mening dat de reistijdwinsten negatief worden beïnvloed doordat een groot deel van de reistijdeffecten optreedt ver buiten het (te verwachten) invloedsgebied van de maatregelen in het netwerk. In overleg is ervoor gekozen een alternatieve methode te gebruiken om de reistijdwinsten te berekenen op basis van de modelresultaten. Dit is de geaggregeerde linkbenadering. Via deze methoden worden de niet plausibele effecten eruit gefilterd en worden de reistijdwinsten benaderd. De methode is niet zo accuraat als de richtlijnmethode, omdat geen rekening wordt gehouden met een verandering van de gemiddelde ritafstand. Voor dit project is deze verandering echter relatief klein <<check nog uit te voeren analyse door Goudappel>>, waardoor gesteld kan worden dat de resultaten van deze alternatieve berekeningsmethode meer plausibel zijn dan uit de berekening volgens de richtlijnen komt.

---

<sup>4</sup> De RVMK Holland Rijnland diende in dit verkeersmodel als basis voor zowel netwerken als matrices. De distributie- en modal-spliteffecten (bovenregionaal) die ontstaan door de varianten zijn overgenomen uit het NRM model.

Op basis van deze berekeningen en modelresultaten is de KKBA opgesteld. De KKBA leidt tot een positief saldo van baten en kosten van 1,11. In tabel 2 is het basisformat OEI bij MIT planstudies voor de voorkeursvariant ingevuld. Dit houdt in dat gesproken kan worden van een rendabele investering volgens de KKBA. Het saldo is echter beperkt positief en daarmee gevoelig voor veranderingen in de aannames. In de KKBA zijn een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd m.b.t. de gebruikte WLO toekomstscenario's , apparaatskosten RWS, Inpassingskosten de ramingsmarge en prijsbeleid. In een aantal gevallen krijgt de KKBA een negatief saldo.

De volgende aspecten blijven onderbelicht in de methodiek van de KKBA, maar zijn wel relevant in de beoordeling van de baten van deze investering (ook vermeld in eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland; oktober 2009):

- Voor de Randstad is er specifiek beleid geformuleerd om efficiënt om te gaan met de ruimte vanwege de lokale ruimtedruk. Er wordt ingezet op krachtige steden en het open houden van nationale landschappen en Rijksbufferzones. Voor de Rijksbufferzones wordt daar bovenop ingezet op het versterken van de recreatieve functie. Beide zaken duiden op gebiedsgericht en regionaal gedifferentieerd beleid. De KKBA-methodiek drukt effecten landelijk uit en gaat daarmee voorbij aan dergelijke regionale doelen. De 'extra' waarde van open ruimte in de Randstad (door schaarste) speelt zodoende geen rol in de afweging van kosten en baten voor de RijnlandRoute op basis van de voorliggende KKBA; Bij dit project zijn dit echter wel belangrijke doelen. Zo is het openhouden van de ruimte voor de Greenport Duin- en Bollenstreek één van de specifieke integrale doelstellingen in dit project.
- Een open natuurgebied wordt anders gewaardeerd dan een natuurgebied dat toegankelijk is voor recreatie (zoals Rijksbufferzones), zeker in het zuidelijk deel van de Randstad waar tekorten zijn vastgesteld aan mogelijkheden voor dagrecreatie. De aanleg van infrastructuur kan de toegankelijkheid van deze gebieden (voor langzaam verkeer vanuit het stedelijk gebied) belemmeren. De waarde van zo'n gebied voor haar gebruikers kan daarmee afnemen. De effecten van de RijnlandRoute op de recreatieve toegankelijkheid van de Rijksbufferzone blijven momenteel nog buiten beschouwing omdat hier nog geen goede beoordelingsmethodieken voor bestaan.
- Het reviewteam heeft in de rapportage van de Integrale Benadering Holland Rijnland van oktober 2009 nog een aantal andere zaken geconstateerd die onderbelicht blijven in de KKBA. Het gaat dan om bredere netwerkeffecten, het functioneren van regionale markten en de lokale ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden.



Aspect	Meeteenheid	Projecteffecten in 2020	Netto Contante Waarde 2010-2116 (mln. Euro)
		verandering ten opzichte van nulalternatief Zoeken naar Balans	verandering ten opzichte van nulalternatief Zoeken naar Balans
<b>Bereikbaarheid</b>			
Reistijdwinst	uren	3.037.408	554,2
Betrouwbaarheid	euro		138,5
Reiskosten	euro		0,5
Reistijdwinst gegenereerd verkeer	uren	27.423	2,6
Effecten bouwperiode	kwalitatief (+/-)	-	
Robuustheid	kwalitatief (+/-)	?	
<b>Veiligheid</b>			
Verkeersveiligheid	euro		-0,86
<b>Totaal baten</b>			<b>694,9</b>
<b>Kosten</b>			
Investeringskosten	euro		520,0
Beheer en onderhoud	euro		
<b>Totaal kosten</b>			<b>625,5</b>
<b>Saldo MKBA</b>			
Netto Contante Waarde	euro		<b>69,3</b>
PM posten			Effecten bouwperiode -, Robuustheid ?
Interne Rentevoet (IRR)			
Baten/kosten verhouding			1,11

Tabel 2: Basisformat OEI bij MIT planstudies, voorkeursalternatief Rijnlandroute afgezet tegen het nulalternatief

Aspect	Meeteenheid	Projecteffecten in 2020	Netto Contante Waarde 2010-2116 (mln. Euro)
		Verandering t.o.v. nulalternatief Zoeken naar Balans	Verandering t.o.v. nulalternatief Zoeken naar Balans
<b>Luchtkwaliteit/emissies</b>			
* CO2	uitstoot (in tonnen)		
* NOx			
* PM10			
* SO2			
Totale kosten	mln euro		
<b>Geluid</b>			
<b>Natuur en Milieu</b>			
* natuur	aantal Nlsg punten	-2,04	
* landschap	kwalitatief (+/-)	-	
* archeologie	kwalitatief (+/-)	-	
* cultuurhistorie	kwalitatief (+/-)	-	
* landgoederen	aantal aangetaste objecten	1	
* externe veiligheid PR	aantal (beperkt)	0	
	kwetsbare objecten		
	binnen PR=10-6 contour		
* externe veiligheid GR	kwalitatief (+/-)	0/+	

Tabel 3: Format module leefomgeving. Projectalternatief RLR afgezet tegen nulalternatief

### 3.4.3 FES procedure

Uit paragraaf 3.3 blijkt dat er nog niet voldoende middelen zijn om een het gehele project te kunnen bekostigen. Het heeft daarom weinig nut om een FES procedure te starten om middelen beschikbaar gesteld te krijgen voor een project dat financieel niet gedekt is. Om deze reden is geen FES procedure gestart. Hiermee zal worden gewacht op de uitkomsten van het bestuurlijk

overleg in mei 2010. Afhankelijk van de keuzes die dan worden gemaakt kan nagegaan worden wat de passende wijze is om middelen uit het Fonds Economisch structuurversterking beschikbaar gesteld te krijgen.

### 3.5 Ramingsmarge

In opdracht van de provincie Zuid-Holland heeft PRC Kostenmanagement onderzocht of de ramingsmarge verkleind kon worden. Daartoe heeft PRC een probabilistische doorrekening van de kostenraming van Zoeken naar Balans uitgevoerd. Hieruit is af te leiden dat de bandbreedte van deze raming - ■% + ■% is bij een trefzekerheid van ■%. De raming is hiermee van voldoende betrouwbaarheid in deze fase van het project.

## 4 Uitwerking mogelijke/reële scenario's

Vanuit de basisscenario's als beschreven in hoofdstuk 2 zijn de effecten in kaart gebracht welke voortkomen uit deze gehanteerde fasering. Deze nieuwe inzichten hebben geleid tot een zestal scenario's met als uitgangspunt de voordelen uit de basisscenario's te benadrukken en te komen tot reëel uitvoerbare opties.

### 4.1 Referentie

Om de juiste uitgangspunten te hanteren is de referentiesituatie opgesteld. Door analyse van de voornoemde basisscenario's zijn meerdere variabelen te onderscheiden die in de scenario's aan de orde komen.

Zonder beperkingen van middelen wordt het referentiescenario als volgt geformuleerd: Rijnlandroute die in 2016 gereed is voor gebruik, hiervoor is een optimale procedureperiode, voldoende draagvlak en gelijktijdige realisatie van de onderdelen binnen de gestelde doelen op financiën en kwaliteit benodigd zonder de scope te wijzigen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met mogelijke opbrengsten. Woningbouwontwikkeling en aanleg RijnGouwelijn ondervinden geen beperkingen.

Vanuit de geschetste randvoorwaarden, de referentie en de basisscenario's is gezocht naar mogelijkheden om de referentie te benaderen. In zes scenario's en een referentiescenario als uitgangspunt is onderzocht welke effecten het wijzigen van de variabelen heeft. In de volgende paragrafen is per scenario omschreven hoe de variant tot stand is gekomen, welke eigenschappen zijn onderzocht en welke gevolgen daaruit voort komen. In paragraaf 3.1 wordt vermeld wat de onderdelen inhouden.

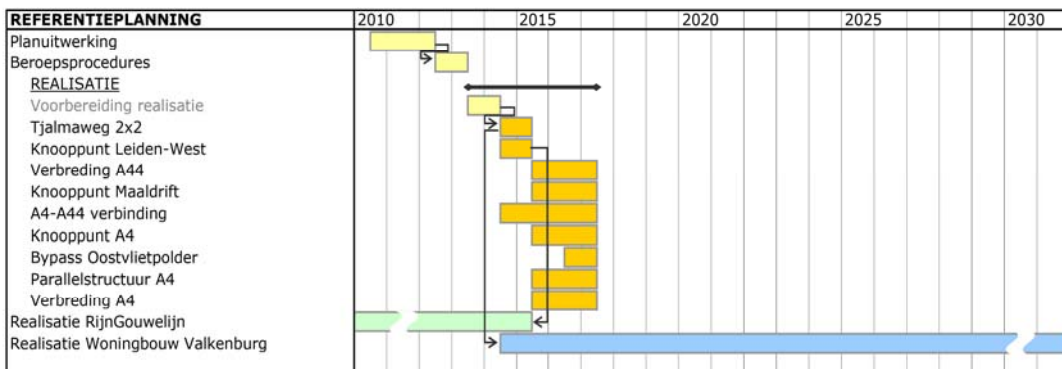
Ten behoeve van de vergelijkbaarheid van de scenario's heeft Royal Haskoning op basis van kengetallen en expertise aannames gedaan voor de faseringskosten. Een nadere uitwerking van de faseringskosten zal een nauwkeuriger beeld geven. Voor dit UAV rapport is de mate van uitwerking van de kosten voldoende.

## 4.2 Referentie / Realisatie in één keer

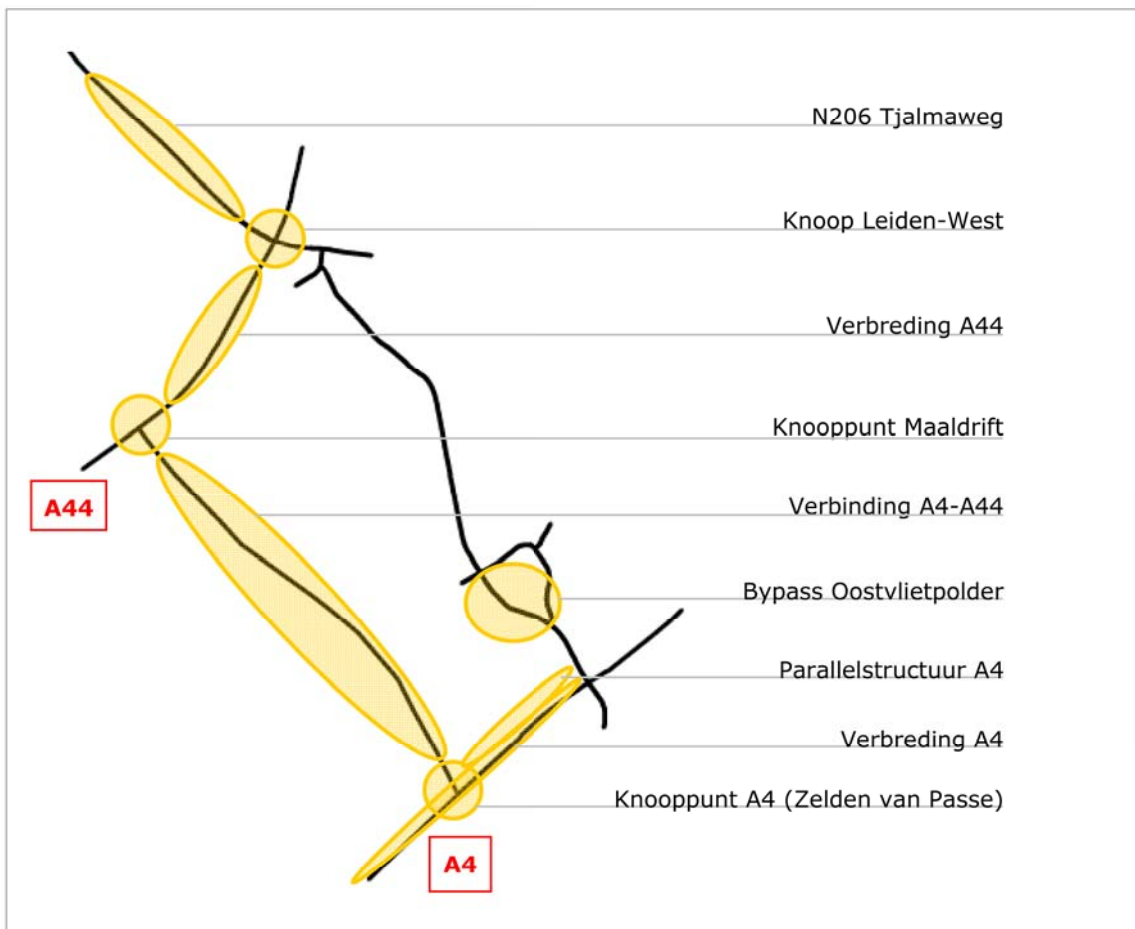
### 4.2.1 Beschrijving

Om een uitspraak te kunnen doen over het effect van de scenario's is het noodzakelijk een referentie te definiëren. In het referentiescenario is geen sprake van fasering in de uitvoering, de volgende onderdelen worden in één fase gerealiseerd

- Verbreding Tjalmaweg
- Knooppunt Leiden-West
- Verbreding A44
- Knooppunt Maaldrift
- Verbinding A4-A44
- Knooppunt A4 (Zelden van Passe)
- Bypass Oostvlietpolder
- Parallelstructuur A4
- Verbreding A4 Leiden – Den Haag



Figuur 5: referentieplanning



Figuur 6: fasering 'Realisatie in 1x'

#### 4.2.2 Procedures

- 1 MER voor het hele traject, maar omdat de A4 niet is meegenomen moet hiervoor MER worden opgestart.
- Binnen een korte periode twee op elkaar volgende besluiten:
- 1 PIP voor de Wro delen van het tracé (Tjalmaweg, Oostvlietpolder). Als beide delen niet met elkaar samenhangen, is er geen bezwaar om 2 PIP's vast te stellen. Voordeel is dat vertraging bij het ene project het andere niet raakt, en de kring van belanghebbenden in beide projecten kleiner wordt.
- 1 Tracébesluit voor het tracé van KLW tot aan Den Haag (ook hier geldt dat het mogelijk is om meerdere TB's vast te stellen). Voor het tracé tussen de A4-A44 is de Wro van toepassing, dat kan via een inpassingsplan. Als voordeel geldt dat er gebruik gemaakt wordt van dezelfde uitgangspunten, dezelfde onderzoeken, verwijzen naar elkaars besluit, één projectorganisatie. De mogelijk ontstaat hierbij dat er discussie ontstaat door onderlinge afwijkingen.
- Een alternatieve mogelijkheid is één tracébesluit voor het gehele tracé.

#### 4.2.3 Raming

Onderdeel	kosten
N206 Tjalmaweg	
Knoop Leiden-West	
Verbreding A44	
Knooppunt Maaldrift	
Verbinding A4 - A44	
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)	
Bypass Oostvlietpolder	
Parallelstructuur A4	
Verbreding A4 Leiden - Den Haag	
<b>Totaal kosten scenario</b>	<b>€ 844.000.000</b>

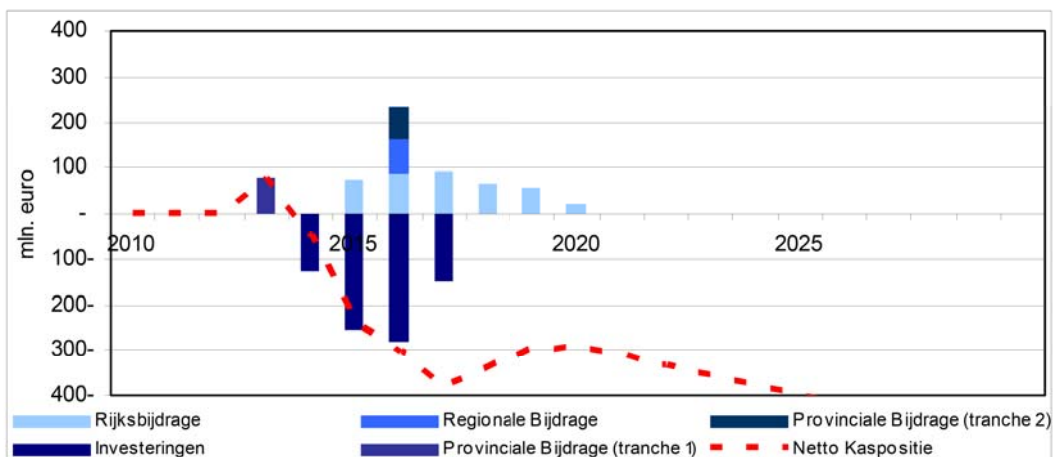
Tabel 4: referentie

#### 4.2.4 Financiering

Financiering van 'realisatie in 1x' is op twee manieren bekeken, variant 1: zonder private inbreng, variant 2: met DBFM. Om de rijksbijdrage te waarborgen is de tweede variant met DBFM financiering onderzocht, de rijksmiddelen zijn voorzien op een volledig aanleg van de Rijnlandroute wat met DBFM mogelijk wordt. Daarnaast geeft DBFM een overzichtelijker kasritme.

##### 4.2.4.1 Zonder private middelen

De in dit referentiescenario gehanteerde aannames resulteren in het volgende kasritme:



Figuur 7: kasritme referentiescenario

Op basis van bovenstaande figuur wordt de conclusie getrokken dat in 2014 reeds een geldelijk tekort ontstaat. Belangrijkste reden hiervoor is dat het beschikbaar komen van de toegezegde beschikbare middelen (Rijksbijdrage en regionale bijdragen) niet uitgelijnd is met de investeringen.

In onderstaande tabel is de financieringsbehoefte weergegeven. Bij het bepalen van de investeringsbehoefte is rekening gehouden met een indexering van 2% van de investeringskosten. Voor de provinciale bijdrage alsmede de toegezegde rijksbijdrage is rekening gehouden met een indexering conform het gemiddelde langjarig IBOI percentage van 1,5%. Deze aanname is voor alle hierna beschreven scenario's identiek. Bij de bepaling van de financieringsbehoefte is geabstraheerd van eventuele additionele financieringskosten.

Bedragen (in mln. euro)	Excl. BTW
Financieringsbehoefte	
Netto Contante waarde (NCW 6%, 1 januari 2010, prijspeil 1 januari 2010)	

**Tabel 5: NCW en financieringsbehoefte referentiescenario**

Om uiteindelijk een financiële vergelijking tussen de scenario's te kunnen maken wordt van elk scenario de economische waarde bepaald met behulp van de Discounted Cash Flow methode (DCF). Daarin worden alle toekomstige kasstromen teruggerekend naar één tijdstip aan de hand van een disconteringsfactor (6%). Deze berekeningswijze resulteert in een Netto Contante Waarde (NCW) van het project. De NCW is weergegeven in bovenstaande tabel.

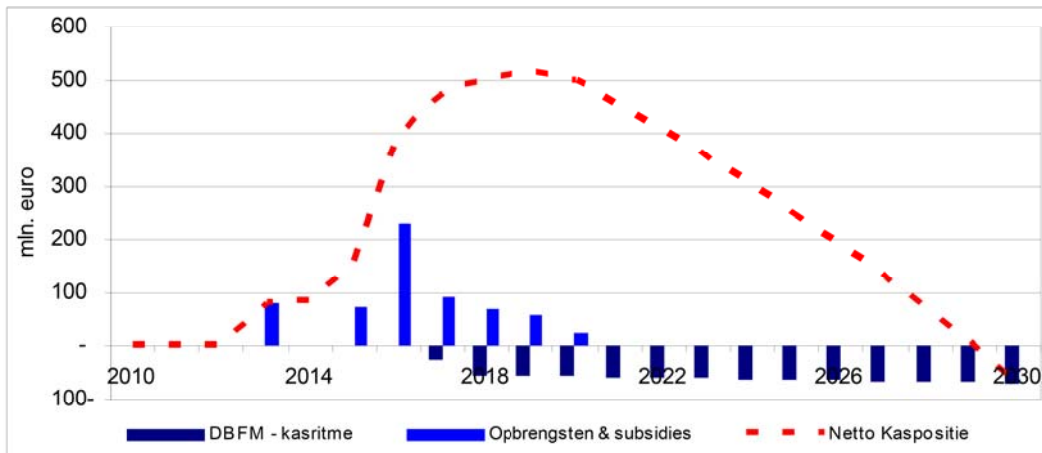
#### 4.2.4.2 Financiering d.m.v. Design, Build, Finance en Maintain (DBFM)

De in paragraaf 4.3 tot en met 4.8 beschreven en onderzochte scenario's resulteren alle nog immer in een bekostingsvraagstuk. Met andere woorden, de toegezegde middelen zijn onvoldoende om de projectscope van de RijnlandRoute te bekostigen. Indien omwille van wat voor reden dan ook fasering dan wel versobering niet mogelijk is en de betrokken partijen bereid zijn het bekostigingsvraagstuk op voorhand op te lossen, maar de vereiste middelen pas op een veel later moment beschikbaar komen, dan is het toepassen van een innovatieve contractvorm een mogelijke oplossing.

Conform de beslisboom als weergegeven in figuur 4 in hoofdstuk 3 is het antwoord op het bekostingsvraagstuk positief en kan derhalve worden gestart met het bepalen van de meest geschikte contractvorm. Een design, build, finance en maintain (DBFM)-constructie behoort tot een van de mogelijkheden. In deze paragraaf zal inzicht worden gegeven in de financiële consequenties van DBFM.

Zoals in paragraaf 3.3.2 reeds aangegeven is een DBFM-constructie een oplossing voor de korte termijn financieringsproblematiek. Bij een DBFM - constructie worden het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud belegd bij de private partij. Financiering van het project door middel van de DBFM-constructie heeft als voordeel dat de Rijnlandroute op relatief korte termijn in zijn geheel kan worden gerealiseerd (conform het referentiescenario) met als gevolg dat de voorziene functionaliteit vanuit verkeerskundig oogpunt wordt gegarandeerd. Een DBFM-constructie leidt tot additionele financieringskosten. In hoeverre deze additionele financieringskosten opwegen tegen de voorziene besparingen in termen van lifecyclevoordelen alsmede een meer optimale risicoverdeling tussen de verschillende partijen moet blijken in een eventueel volgende fase.

Een dergelijke DBFM-constructie resulteert in het in figuur 8 weergegeven kasritme.



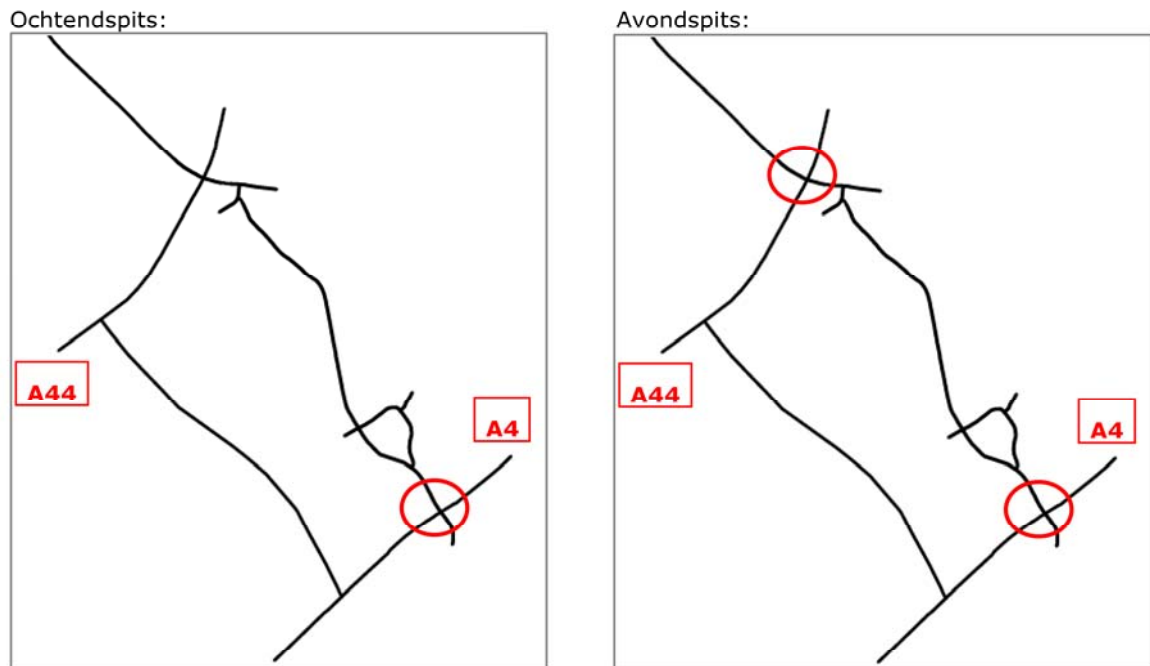
Figuur 8: DBFM-Kasritme referentiescenario

Aan het einde van de realisatieperiode wordt gestart met het betalen van een jaarlijkse vergoeding aan de gecontracteerde marktpartij(en). De projectscope en de bijbehorende raming ad. 844 mln. euro resulteren in een jaarlijkse betaling van ca. 45 mln. euro (prijsbasis 2010), welke gedurende een 27 jaar (tot en met 2044) wordt betaald. Daarbij wordt aangetekend dat bij de berekening is geabstraheerd van beheer- en onderhoudskosten, financieringskosten, lifecyclevoordelen en een meer optimale risicoverdeling tussen de verschillende partijen.

Opgemerkt dient te worden dat deze 45 mln. euro uit gaat van de gedachte dat de jaarlijkse betaling gedurende 27 jaar constant blijft. Bij DBFM-constructie bestaat de mogelijkheid te variëren in het betalingsritme door bijvoorbeeld een grote betaling aan het einde van de realisatiefase te doen. Deze eenmalige betaling heeft een dempend effect op de jaarlijkse betalingen. Ter indicatie is bepaald wat de omvang zou zijn van de jaarlijkse betaling indien alle beschikbare middelen direct naar de marktpartij(en) vloeien. Dit resulteert in een jaarlijkse betaling van ca. 15 mln. euro (prijsbasis 2010).



#### 4.2.5 Verkeerseffecten



Figuur 9: Resterende knelpunten na volledige realisatie

Door de aanleg van de A4-A44 verbinding verbetert de doorstroming op het bestaande tracé door de stad Leiden. De verbeterde doorstroming op zowel de Europaweg als de A4 leidt wel tot extra verkeersdruk op de aansluiting van de Europaweg op de A4. Aanpassingen op dit punt zijn gewenst.

In de avondspits is daarnaast de doorstroming op de knoop Leiden-West niet optimaal. Dit heeft te maken met het feit dat er hier gelijkvloerse kruispunten blijven bestaan (o.a. in verband met de RijnGouwelijn), terwijl de verkeersintensiteiten op de Tjalmaweg fors toenemen, mede doordat Valkenburg bebouwd wordt. Dit is in de verdere uitwerking van het ontwerp van de knoop Leiden-West een aandachtspunt.

#### 4.2.6 Gevolgen

Bij een gelijktijdige realisatie van de onderdelen is de werking van de Rijnlandroute het meest optimaal, zoals met Zoeken naar Balans is ingegeven. Om deze realisatie mogelijk te maken met de huidige middelen is onderzocht of een DBFM financiering mogelijk is. Dit scenario zal leiden tot additionele kosten voor de financiering, omdat alles voorgefinancierd wordt.

### Draagvlak

Gelijktijdige realisatie heeft bestuurlijk gezien de voorkeur van alle partijen. Dit was de inzet van het voorkeursbesluit en alleen de financiële dekking verhinderde deze keuze in oktober 2009. Indien deze dekking toch nog gevonden zou worden, kunnen de belangen van betrokken partijen gelijktijdig worden behartigd en kan tevens tegemoet gekomen worden aan de motie Roefs (nota overleg MIRT; 14-12-2009) uit de Tweede Kamer.

### Eindbeeld

Het eindbeeld wordt in dit scenario volledig gerealiseerd en op een relatief korte termijn.

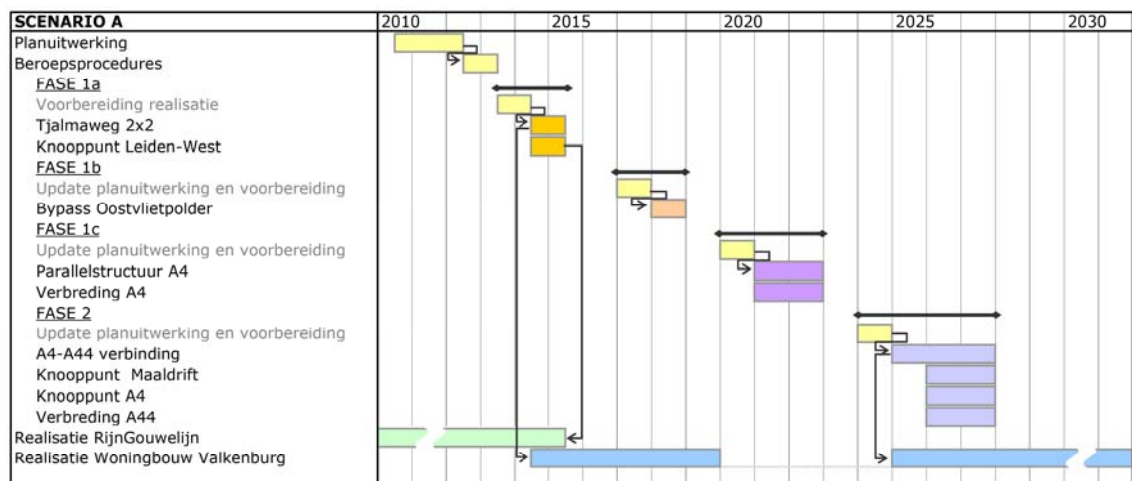
## 4.3 Scenario A

### 4.3.1 Beschrijving

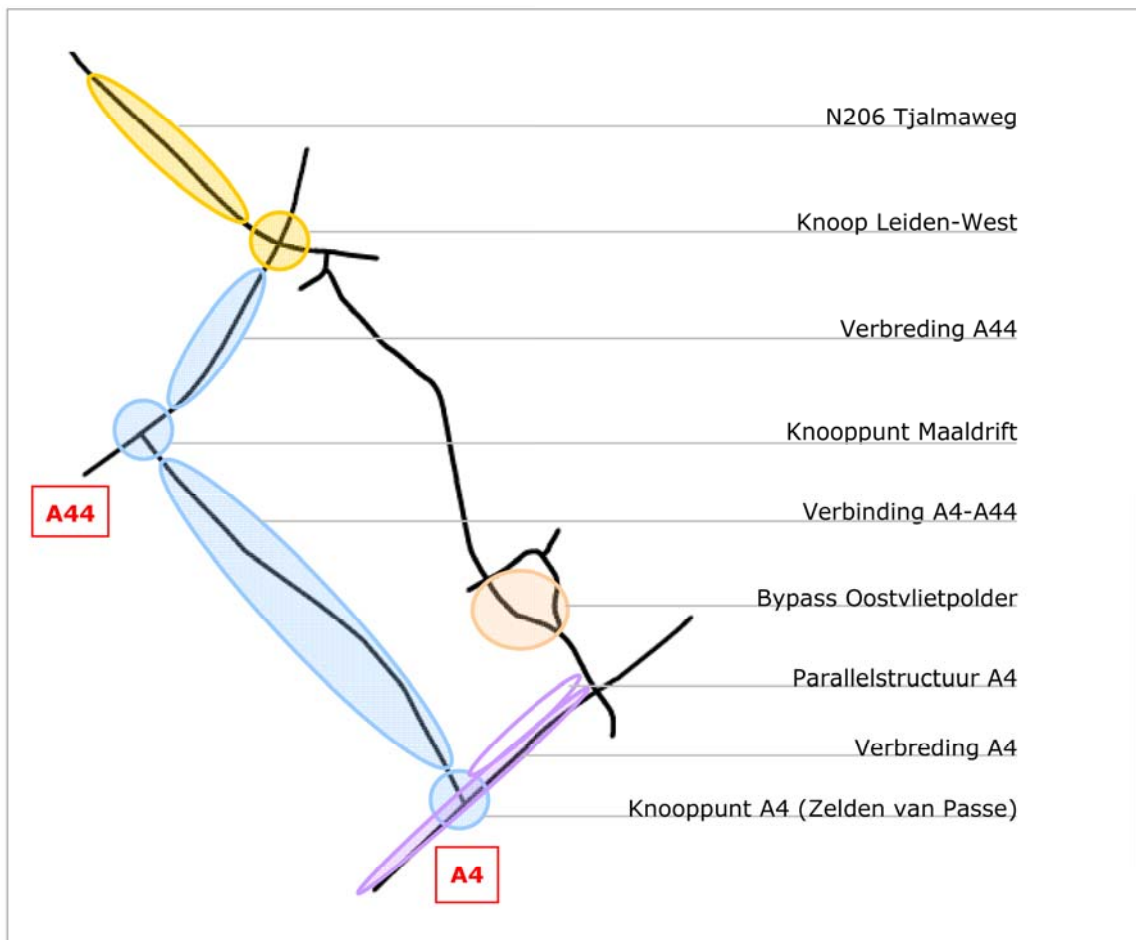
Dit scenario is voortgekomen uit basisscenario 3. Het project wordt gefaseerd uitgevoerd op een dusdanige wijze dat de eerste fasen zo veel mogelijk worden gerealiseerd op het moment dat er middelen beschikbaar zijn. Later kunnen deze momenten verder geoptimaliseerd worden.

Er is sprake van de volgende fasering:

1. Fase 1a
  - Verdubbeling Tjalmaweg, drie aansluitingen Valkenburg
  - Knoop Leiden-West
2. Fase 1b
  - Bypass Oostvlietpolder
3. Fase 1c
  - Parallelstructuur A4
  - Verbreding A4 Leiden – Den Haag
4. Fase 2
  - Verbreding A44
  - Knooppunt Maaldrift
  - Verbinding A4 – A44
  - Knooppunt A4 (Zelden van Passe)



Figuur 10: planning Scenario A



**Figuur 11: fasering Scenario A**

*Ad 1) Fase 1a*

In de eerste fase wordt de Tjalmaweg verdubbeld en worden twee aansluitingen op Valkenburg gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt Knoop Leiden-West opgewaardeerd. Deze twee onderdelen van de RijnlandRoute zijn vanwege de gezamenlijke verkeerskundige werking niet onafhankelijk van elkaar te realiseren.

*Ad 2) fase 1b*

In deze fase wordt de bypass Oostvlietpolder gerealiseerd om de Lammebrug te ontlasten.

*Ad 3) fase 1c*

In de volgende fase worden parallelstructuur langs de A4 en de verbreding van de A4 gerealiseerd.

*Ad 4) fase 2*

In de laatste fase wordt de verbinding A4 – A44 gerealiseerd. Dit is inclusief het volledige knooppunt Maaldrift en de volledige aansluiting op de A4. In dezelfde fase wordt ook de verbreding van de A44 gerealiseerd.

#### 4.3.2 Procedures

Fase 1a: 1 inpassingsplan voor Tjalmaweg en Knoop Leiden-West

Fase 1b: 1 inpassingsplan voor Bypass Oostvlietpolder

Fase 1c: 1 Tracébesluit voor A4 verbreding en parallelstructuur

Fase 2: 1 Tracébesluit voor verbreding A44, Knooppunt Maaldrift, verbinding A4-A44 en knooppunt A4 (voor de verbinding A4-A44 en knooppunt A4 een inpassingsplan)

Huidige MER geldt voor fase 1a, 1b en 2. Voor de aanpassingen aan de A4 zal een aanvullende MER opgestart moeten worden.

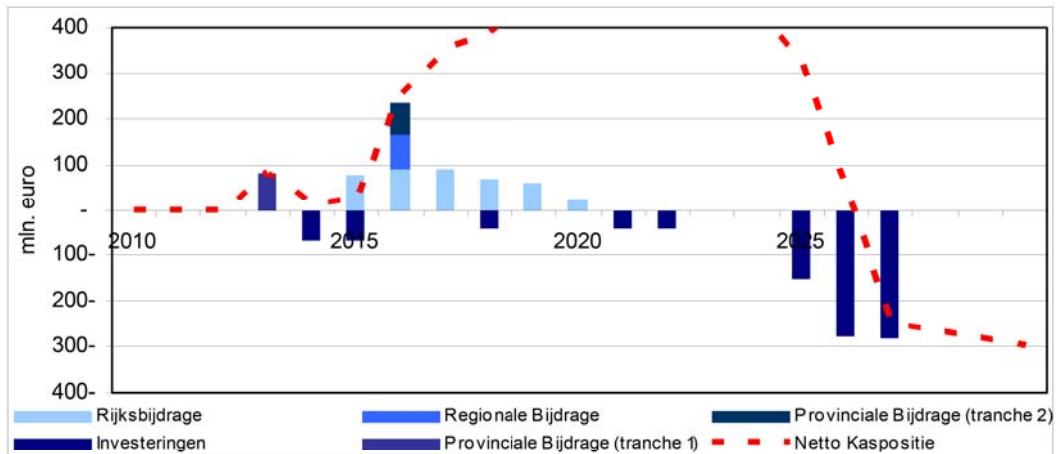
#### 4.3.3 Raming

<b>fase 1a</b>	<b>kosten</b>
N206 Tjalmaweg	
Knoop Leiden-West	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 1a</b>	
<b>fase 1b</b>	
Bypass Oostvlietpolder	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 1b</b>	
<b>fase 1c</b>	
Parallelstructuur A4	
Verbreding A4 Leiden - Den Haag	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 1c</b>	
<b>fase 2</b>	
Verbreding A44	
Knooppunt Maaldrift	
Verbinding A4 - A44	
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 2</b>	
<b>Totaal kosten scenario</b>	<b>€ 862.300.000</b>

Tabel 6: Raming Scenario A

#### 4.3.4 Financiering

De in dit scenario gehanteerde aannames resulteren in het volgende kasritme:



Figuur 12: kasritme scenario Scenario A

Op basis van bovenstaande figuur wordt de conclusie getrokken dat in 2026 een geldelijk tekort ontstaat. In tegenstelling tot de referentie bestaat er bij dit scenario geen korte termijn financieringsvraagstuk. Investerings en bijdragen van betrokken partijen zijn aan het begin van de realisatieperiode beter op elkaar uitgelijnd in vergelijking met de referentie.

In onderstaande tabel zijn de financieringsbehoefte en de netto contante waarde weergegeven.

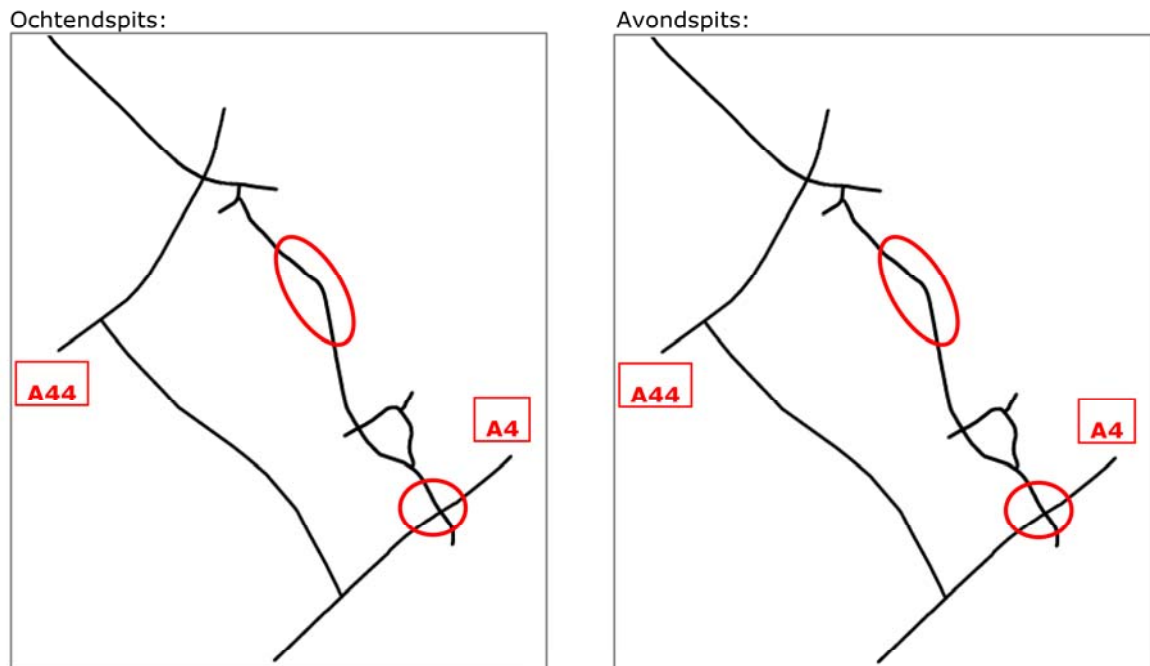
Bedragen (in mln. euro)	Excl. BTW
Financieringsbehoefte	
Netto Contante waarde (NCW 6%, 1 januari 2010, prijspeil 1 januari 2010)	

Tabel 7: NCW en financieringsbehoefte Scenario A

Aan de netto contante waarde dient niet de conclusie te worden verbonden dat dit scenario vanuit financieel oogpunt veel beter scoort dan andere scenario's. Opbrengsten (rijksbijdrage en regionale en provinciale bijdragen) liggen veel eerder in tijd dan een groot deel van de investeringen. Het is dan ook de vraag of in geval van fasering de veronderstelde momenten ten aanzien van het beschikbaar komen van de rijksbijdrage worden gehandhaafd.

In vergelijking met het referentiescenario neemt de financieringsbehoefte substantieel toe. Dit is te wijten aan het feit dat merendeel van de investeringen in een veel later stadium plaatsvindt. De gehanteerde inflatie van 2% is hier debet aan.

#### 4.3.5 Verkeerseffecten



Figuur 13: Resterende knelpunten na fase 1a en 1b

In dit scenario wordt er gefaseerd aangelegd. Elke fase kent daardoor zijn eigen knelpunten. Na fase 1a: in deze fase wordt de Tjalmaweg verbreed en Knoop Leiden-West aangepast. Hierdoor zal het verkeer op deze punten beter doorstromen. Dit is gunstig voor verkeer dat z'n weg vervolgt op de A44 richting Wassenaar of Amsterdam, en voor verkeer met bestemming Leiden. Echter, het deel van het verkeer dat vervolgens richting A4 wil rijden, komt een nieuw knelpunt tegen op de Lelylaan / Churchilllaan. Immers, deze route blijft na fase 1a nog steeds de doorgaande route. De infrastructuur van deze weg blijft hetzelfde, maar moet wel veel meer verkeer verwerken.

Na fase 1b: In de tweede fase wordt de bypass door de Oostvlietpolder aangelegd. Hierdoor stroomt het verkeer rond de Europaweg beter door, maar vormt het bestaande traject door Leiden een nog groter knelpunt. Immers dit tracé krijgt nu van twee kanten extra verkeer te verwerken.

De verbeterde doorstroming op zowel de Europaweg als de A4 leidt wel tot extra verkeersdruk op de aansluiting van de Europaweg op de A4. Zonder aanpassingen aan deze aansluiting zal deze aansluiting ook een knelpunt worden.

Na fase 1c: in fase 1c wordt de parallelstructuur van de A4 verder doorgetrokken naar het zuiden. Dit zorgt niet voor ingrijpende veranderingen in de verkeersstromen, omdat de A4-A44 verbinding na deze fase nog niet is aangelegd.

Pas in de laatste fase wordt de verbinding tussen de A4 en de A44 aangelegd. De druk op het bestaande traject door Leiden neemt daarna fors af, en op de verbrede A4 richting Den Haag zal de intensiteit stijgen.

#### 4.3.6 Gevolgen

Door de gekozen fasering in dit scenario kunnen projecten zoals de RijnGouwelijn volgens planning plaatsvinden. De realisatie van Valkenburg wordt verdeeld over de tijd. Aandachtspunt is de planning in relatie tot de proceduretijd.

##### Draagvlak

Er is enig draagvlak voor dit scenario, doordat het uiteindelijk het eindbeeld realiseert. Het bezwaar richt zich vooral op de termijn waarop dit wordt gerealiseerd en de onzekerheid en gevoeligheid voor afwijkingen in de besluitvorming dat dit scenario met zich meebrengt. Veel ontwikkelingen in de regio hangen met elkaar samen. Er wordt veel samenwerking en vertrouwen verwacht van partijen om gedurende de looptijd van dit scenario het eindbeeld voor ogen te houden.

##### Eindbeeld

Het eindbeeld wordt in dit scenario volledig gerealiseerd in vier fases.



## 4.4 Scenario B

### 4.4.1 Beschrijving

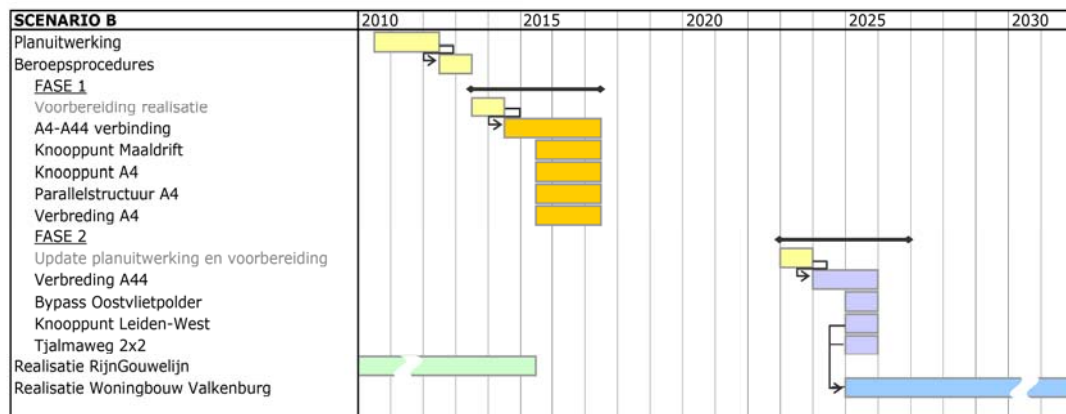
Uitgangspunt van het scenario is een tweedeling in twee fases, waarbij een onderscheid wordt gemaakt in het zuidelijk en noordelijk deel van het traject en waarbij de onderdelen per fase gelijktijdig worden gerealiseerd. Het zuidelijke gedeelte, inclusief verbinding A4-A44 wordt als eerste gerealiseerd. Er is sprake van de volgende fasering:

#### 1. Fase 1

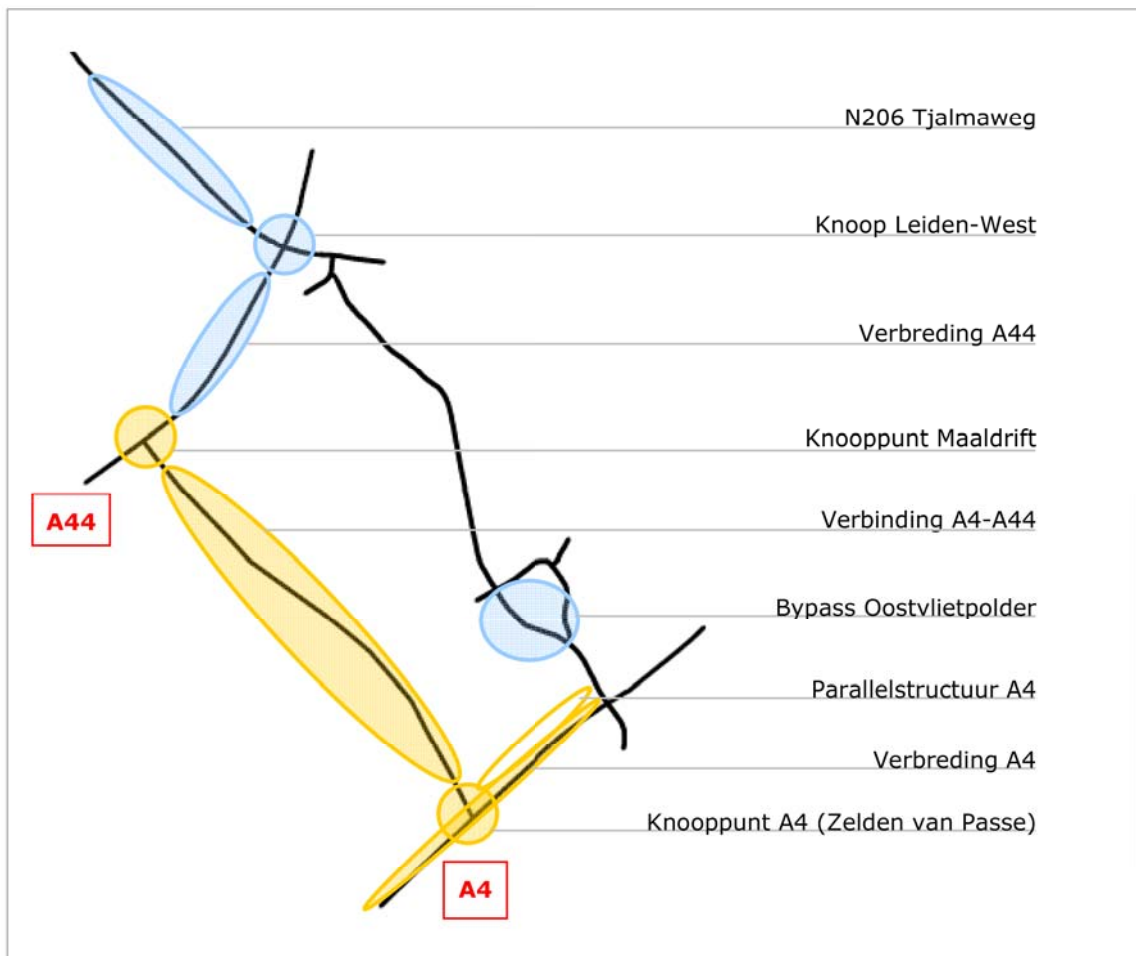
- Parallelstructuur A4
- Verbreding A4 Leiden – Den Haag
- Verbinding A4 – A44
- Knooppunt Maaldrift
- Knooppunt A4 (Zelden van Passe)

#### 2. Fase 2

- Verdubbeling Tjalmaweg inclusief drie aansluitingen Valkenburg
- Knooppunt Leiden-West
- Bypass Oostvlietpolder
- Verbreding A44



Figuur 14: planning Scenario B



Figuur 15: fasering Scenario B

#### Ad 1) Fase 1

In de eerste fase worden gelijktijdig de parallelstructuur langs de A4, de verbreding van de A4 en de verbinding A4 – A44 tot en met knooppunt Maaldrift gerealiseerd. De onderdelen worden conform de variant Zoeken naar Balans gerealiseerd.

#### Ad 2) Fase 2

In de tweede fase worden gelijktijdig de verdubbeling van de Tjalmaweg inclusief aansluitingen Valkenburg, Knooppunt Leiden-West, de bypass Oostvlietpolder en de verbreding van de A44 gerealiseerd.

#### 4.4.2 Procedures

Fase 1: 1 Tracébesluit voor verbreding en parallelstructuur A4, knooppunt A4, verbinding A4-A44 en knooppunt Maaldrift (voor de verbinding A4-A44 een inpassingsplan).

Fase 2: 1 Tracébesluit voor verbreding A44 en de Knoop Leiden-West, 1 inpassingsplan voor verbreding N206 en 1 inpassingsplan voor Bypass Oosvlietpolder

Voor fase 1 moet deels een nieuwe MER worden opgestart, deels geldt de huidige MER. Voor fase 2 geldt de huidige MER.

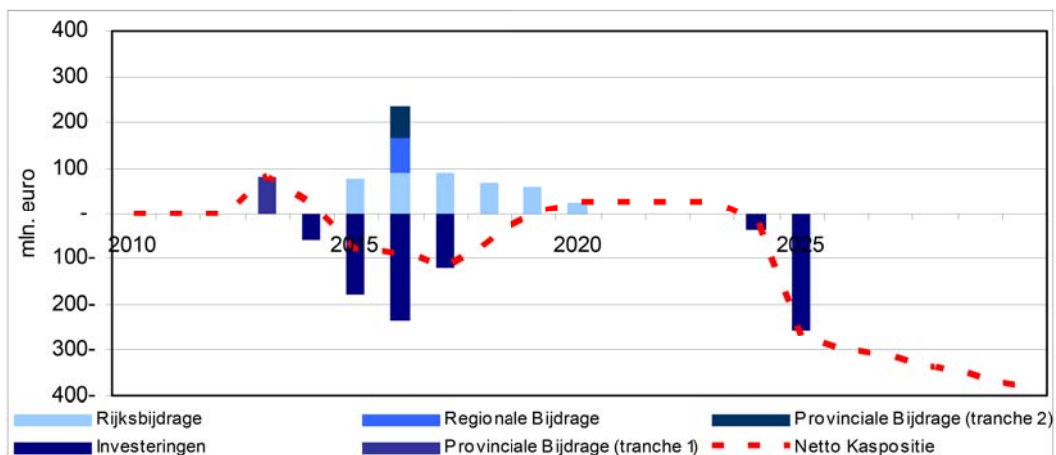
#### 4.4.3 Raming

fase 1		kosten	
Parallelstructuur A4			
Verbreding A4 Leiden - Den Haag			
Verbinding A4 - A44			
Knooppunt Maaldrift			
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)			
Toeslag fasering			
<b>Totaal kosten fase 1</b>			
fase 2			
N206 Tjalmaweg			
Knoop Leiden-West			
Bypass Oostvlietpolder			
Verbreding A44			
Toeslag fasering			
<b>Totaal kosten fase 2</b>			
<b>Totaal kosten scenario</b>			<b>€ 860.880.000</b>

Figuur 16: raming Scenario B

#### 4.4.4 Financiering

De in dit scenario gehanteerde aannames resulteren in het volgende kasritme:



Figuur 17: kasritme Scenario B

Op basis van bovenstaande figuur wordt de conclusie getrokken dat in de jaren 2015 tot 2019 een tijdelijk geldelijk tekort ontstaat, maar dat de beschikbare middelen voldoende zijn om de eerste fase aan te kunnen leggen. Financiering van het tijdelijk tekort is mogelijk door de benodigde middelen te lenen of door middel van een DBFM-contract of andere innovatieve contractvorm.

Vanaf 2024, het jaar waarin de tweede fase van start gaat ontstaat wederom een geldelijk tekort. Dit tekort is echter structureel van aard. Bekostiging van de tweede fase ontbreekt dus vooralsnog.

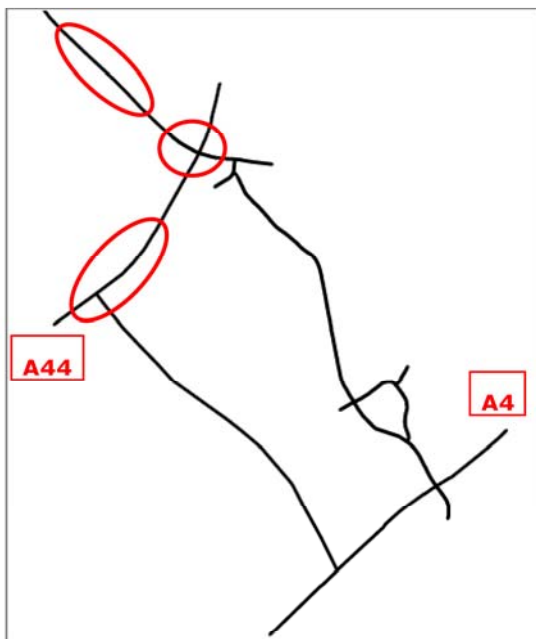
Bedragen (in mln. euro)	Excl. BTW
Financieringsbehoefte	
Netto Contante waarde (NCW 6%, 1 januari 2010, prijspeil 1 januari 2010)	

Tabel 8: NCW en financieringsbehoefte Scenario B

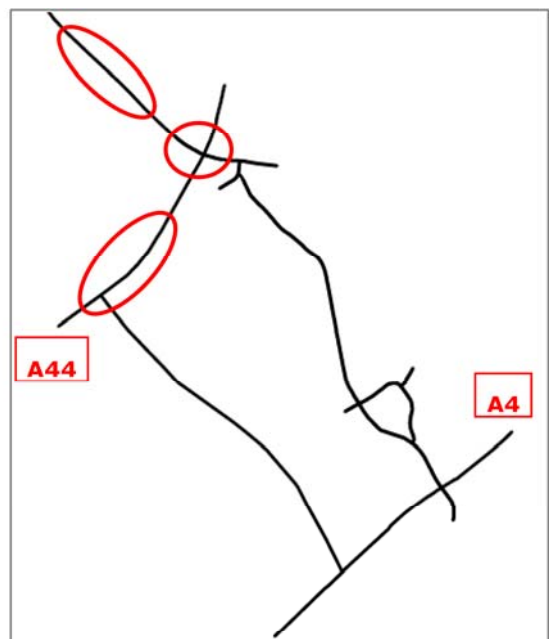
In vergelijking met het referentie scenario (aanleg in 1x) neemt de financieringsbehoefte toe. Evenals bij het Scenario A is de gehanteerde fasering hiervan de oorzaak.

#### 4.4.5 Verkeerseffecten

Ochtendspits:



Avondspits:



Figuur 18: resterende knelpunten na fase 1

Na fase 1 is de A4-A44 verbinding aangelegd, maar zijn er nog geen aanpassingen aan de A44, knoop Leiden-West en de Tjalmaweg doorgevoerd. De nieuwe A4-A44 verbinding zorgt ervoor dat er meer verkeer aangevoerd kan worden richting Leiden-West. Dit leidt tot knelpunten op de A44 en de knoop Leiden-West. Bovendien zorgt de woningbouwontwikkeling van met name Valkenburg ervoor, dat een enkelstrooks Tjalmaweg onvoldoende capaciteit meer heeft. Na deze fase zijn de knelpunten binnen Leiden zelf en aan de zuid-west zijde van Leiden wel opgelost.

#### 4.4.6 Gevolgen

Door de fasering in dit scenario ontstaat de mogelijkheid om binnen het financiële kader de RijnlandRoute te realiseren, tegelijkertijd ontstaat er een negatief verkeersbeeld na de eerste fase.

Het grote voordeel van dit scenario is dat het financieel aantrekkelijk is. Groot nadeel is dat het scenario een sterk negatief verkeersbeeld oplevert. Met name het feit dat pas in de tweede fase de Knoop Leiden-West wordt aangepakt heeft een matige verkeersoplossend vermogen tot gevolg. Ander nadeel is dat de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio vertragen. Er zullen bijvoorbeeld extra kosten gemoeid zijn met het gegeven dat de RijnGouweLijn pas later kan worden gerealiseerd.

##### Draagvlak

Dit scenario kent een groter verschil in draagvlak tussen de partijen. De realisatie van de oost-west verbinding wordt eerder gerealiseerd dan de ontsluiting van Valkenburg en aanpak van de knelpunten rondom Leiden.

##### Eindbeeld

Het eindbeeld wordt in dit scenario volledig gerealiseerd in twee fases.

## 4.5 Scenario C

### 4.5.1 Beschrijving

Uitgangspunt van dit scenario is de beschikbaarheid van financiële middelen. Afhankelijk van de hoeveelheid beschikbare middelen, is in dit scenario gezocht naar een optimale besteding met behoud van voldoende functionaliteit. Vanwege het budget worden een aantal onderdelen in dit scenario versoberd uitgevoerd in de eerste fase. Wel wordt de RijnlandRoute in zijn geheel aangelegd, waarbij op onderdelen is onderzocht welke gedeeltes in fase 2 kunnen worden uitgevoerd. Het aanbrengen van faseringen heeft effect op de kosten en financiering (respectievelijk paragraaf 4.5.2 en 4.5.3).

Er is sprake van de volgende fasering:

#### 1. Fase 1

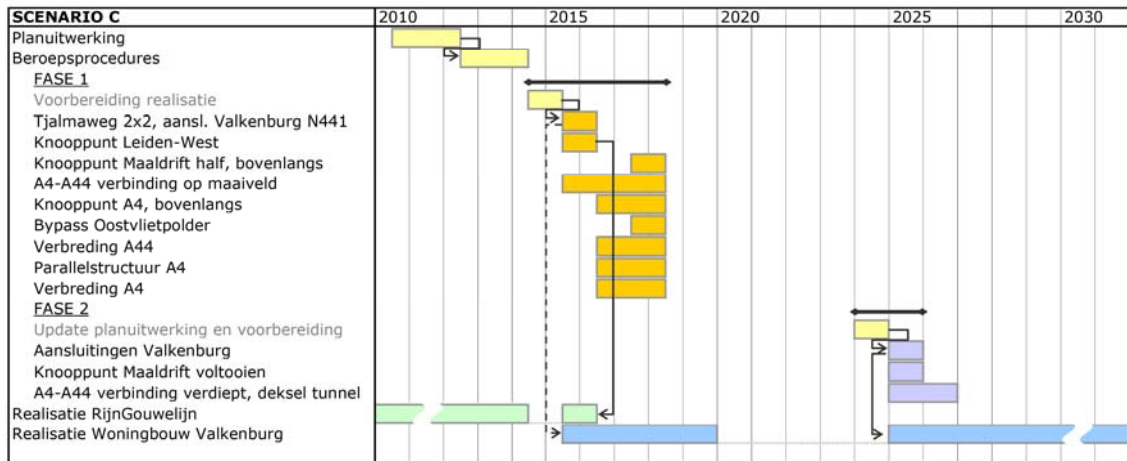
- Verdubbeling Tjalmaweg, inclusief één aansluiting Valkenburg via N441
- Knooppunt Leiden-West in zijn geheel aanleggen
- Knooppunt Maaldrift met halve aansluiting, maar RLR bovenlangs A44
- Verbinding A4 -A44 verbinding, maar
  - Passage Stevenshof op maaiveld
  - 600 meter tunnel bij Voorschoten als open tunnelbak
- Knooppunt A4 (Zelden van Passe) volledig, maar RLR bovenlangs A4
- Bypass Oostvlietpolder
- Parallelstructuur A4
- Verbreding A4 Leiden – Den Haag



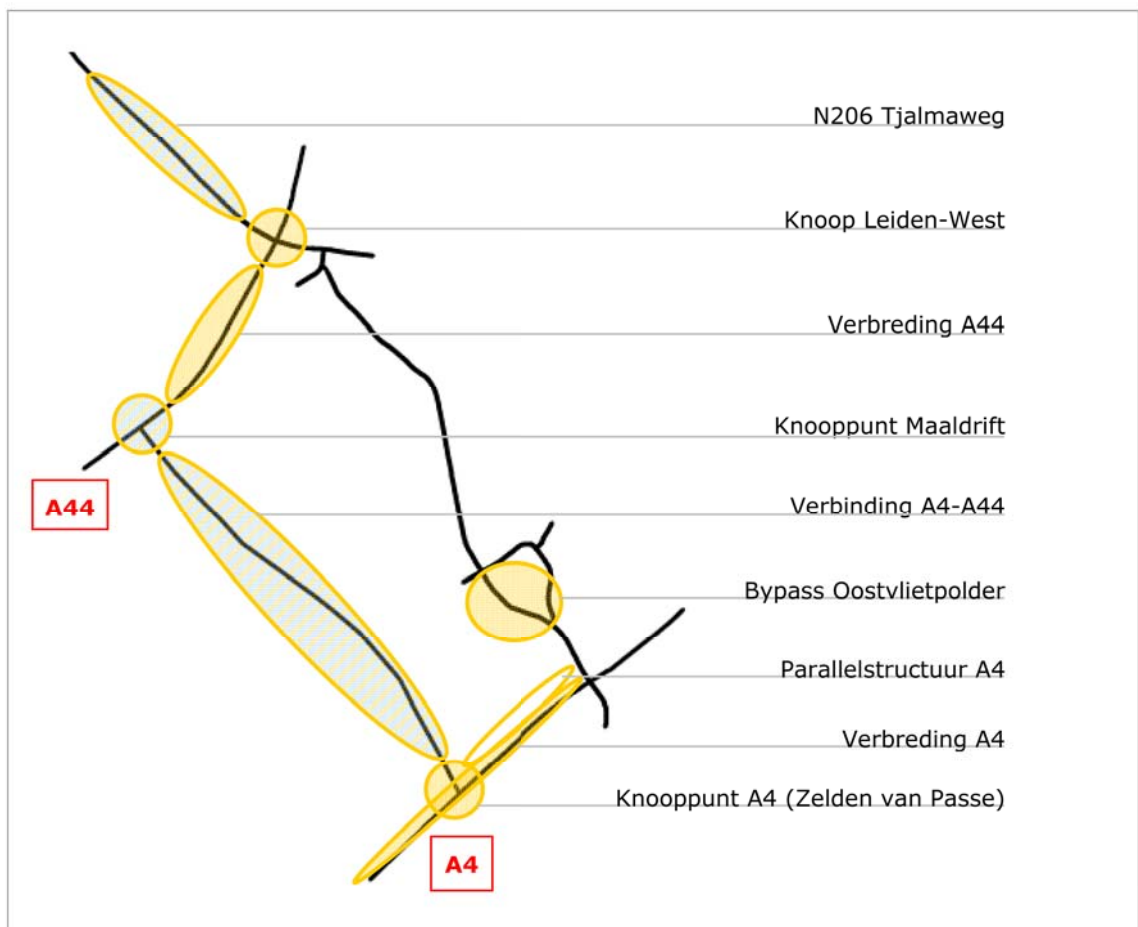
Figuur 19: open tunnelbak

2. Fase 2

- Twee aansluitingen Valkenburg
- Upgraden Maaldrift tot volledige aansluiting
- A4-A44 verbinding bij Stevenshof verdiept aanleggen, deksel op tunnelbak



Figuur 20: planning Scenario C



Figuur 21: fasering Scenario C

#### *Ad 1) Fase 1*

De verdubbeling van de Tjalmaweg ter hoogte van Valkenburg wordt relatief sober gerealiseerd. Dit betekent alleen een aansluiting naar Valkenburg via de N441, maar wel het voorwerk verrichten om realisatie van de overige aansluitingen in een later stadium mogelijk te maken.

De KLW wordt in dit scenario in zijn geheel aangelegd, zonder versoering of bezuiniging. De ruimtelijk functionele impact van het knooppunt in samenhang met de belangrijke status van het knooppunt, leiden tot dit uitgangspunt. Zonder aanpassingen aan dit knooppunt kan het verkeerskundig onvoldoende functioneren.

Het knooppunt Maaldrift wordt uitgevoerd met een halve aansluiting, waarbij de mogelijkheid wordt geboden om vanuit de richting Katwijk / Leiden de RijnlandRoute op te komen richting Voorschoten en vice versa. Ten behoeve van een volledige knoop wordt wel het voorwerk verricht om dat in een later stadium mogelijk te maken.

Zowel knooppunt Maaldrift als Knooppunt Zelden van Passe worden bovenlangs aangelegd in plaats van onderlangs.

Ter hoogte van Stevenshof wordt de RijnlandRoute op maaiveld aangelegd, waarbij aarden wallen worden gerealiseerd. Ook hier geldt dat de weg in de toekomst verdiept aan kan worden gelegd en/of kan worden overkluisd. De 600 meter tunnel tussen het aquaduct en spoor kruising Voorschoten wordt uitgevoerd als open tunnelbak.

De aansluiting op de A4 wordt geheel aangelegd. Ten slotte wordt de bypass in de Oostvlietpolder gerealiseerd zonder enige versoering.

Het uitgangspunt is om voornoemde onderdelen van fase 1 gelijktijdig op te leveren, waarbij realisatie van de woningbouwlocatie Valkenburg als gepland kan starten. Voor de realisatie van de RijnGouweLijn (RGL) geldt dat de aanpassingen aan het KLW niet zijn voorzien binnen de huidige planning van de RGL, doordat de realisatie niet gelijktijdig kan worden uitgevoerd zal dit invloed hebben op de kosten (zie paragraaf 4.5.2).

#### *Ad 2) Fase 2*

In deze fase wordt de resterende aansluitingen op Valkenburg gerealiseerd en worden de knooppunten Maaldrift en A4 afgerond. Uitgangspunt is om de ontwikkeling van Valkenburg de ruimte te geven om te kunnen starten. Als er voldoende middelen beschikbaar komen voor de tweede fase kan de woningbouw voortgang vinden.



#### 4.5.2 Procedures

Fase 1: 1 inpassingsplan voor Tjalmaweg en Knoop Leiden-West, 1 Tracébesluit voor A44 en halve Knoop Maaldrift, 1 inpassingsplan voor de A4-A44 (op maaiveld en open tunnelbak) en Knoop A4, 1 Tracébesluit voor de verbreding en parallelstructuur A4 en 1 inpassingsplan voor de Bypass Oostvlietpolder.

Fase 2: Verkorte procedures voor het voltooiën van de hele aansluitingen en het verdiepte aanleg en overkapping van de tracédeel tussen A4-A44.

Huidige MER moet worden aangepast, omdat er aanpassingen aan zowel het tracé als de inpassing plaatsvinden die niet in de huidige MER zijn meegenomen, maar wel significante effecten met zich meebrengen (zoals een halve aansluiting i.p.v. een hele, of een tracé verdiept of op maaiveld).

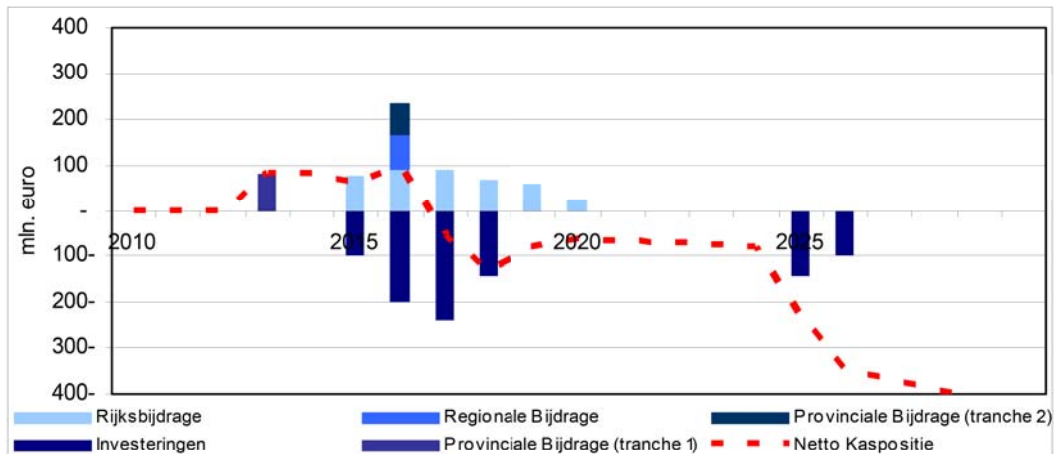
#### 4.5.3 Raming

<b>fase 1</b>	<b>kosten</b>
N206 Tjalmaweg + 1 aansluiting	
Knoop Leiden-West	
Verbreding A44	
Knooppunt Maaldrift, halve aansluiting	
Verbinding A4 - A44, gedeeltelijk	
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)	
Bypass Oostvlietpolder	
Parallelstructuur A4	
Verbreding A4 Leiden - Den Haag	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 1</b>	
<b>fase 2</b>	
N206 Tjalmaweg, 2 aansluitingen	
Knooppunt Maaldrift, afbouwen	
Verbinding A4 - A44, afbouwen	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 2</b>	
<b>Totaal kosten scenario</b>	<b>€ 891.578.000</b>

Tabel 9: Raming Scenario C

#### 4.5.4 Financiering

De in dit scenario gehanteerde aannames resulteren in het volgende kasritme:



Figuur 22: kasritme Scenario C

De beschikbaar gestelde middelen zijn onvoldoende om de eerste fase van Scenario C te bekostigen. Evenals bij het referentiescenario ontstaat er een geldelijk tekort, echter pas in 2017. Indien wordt besloten de eerste fase van dit scenario uit te voeren en door betrokken partijen de garantie wordt gegeven dat de benodigde middelen wel beschikbaar worden gesteld, maar deze niet tijdig voor handen zijn, is het zinvol om door middel van een PPC de mogelijkheden ten aanzien van innovatieve contractvormen te inventariseren. Immers de volledige functionaliteit van de RijnlandRoute wordt in fase 1 reeds gegarandeerd.

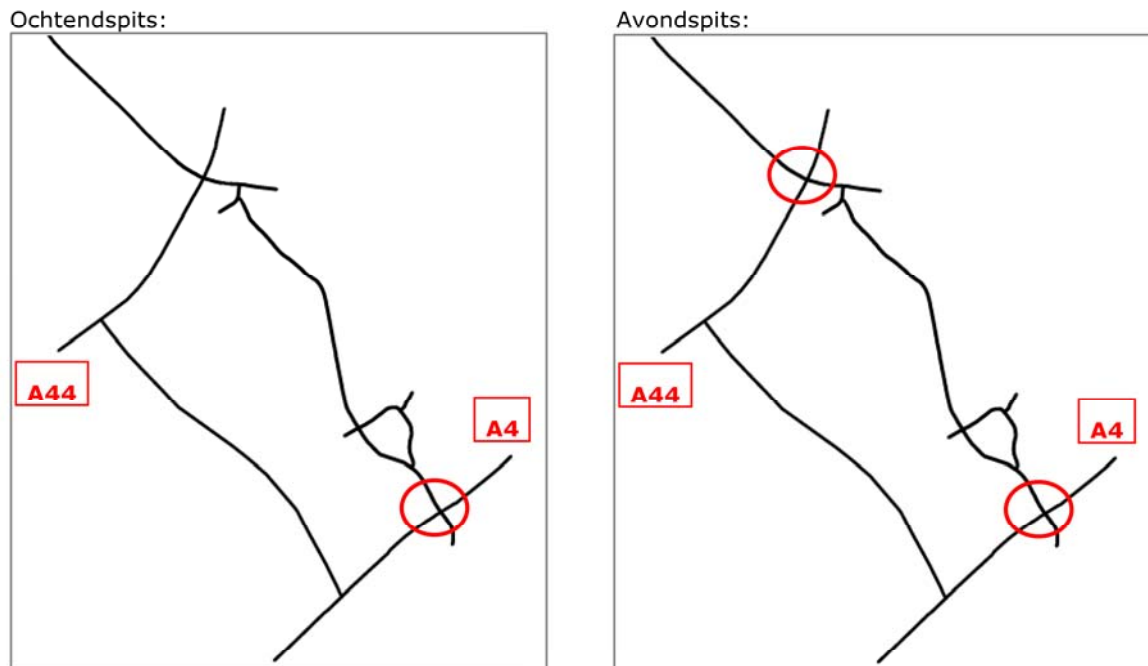
In onderstaande tabel zijn de financieringsbehoefte en NCW weergegeven.

Bedragen (in mln. euro)	Excl. BTW
Financieringsbehoefte	
Netto Contante waarde (NCW 6%, 1 januari 2010, prijspeil 1 januari 2010)	

Tabel 10: NCW en financieringsbehoefte Scenario C

In vergelijking met het referentiescenario is de financieringsbehoefte ca. 100 mln. euro hoger.

#### 4.5.5 Verkeerseffecten



Figuur 23: resterende knelpunten na fase 1

Verkeerskundig is het enige verschil t.o.v. volledige realisering, dat na afronding van fase 1 knooppunt Maaldrift onvolledig is. De relatie A4-A44 verbinding <> A44 richting Wassenaar ontbreekt dan nog. Echter, komende vanaf de A4-A44 verbinding, neemt in de eindfase 90% van het verkeer de A44 richting het noorden, en slechts 10% de A44 richting Wassenaar. Dit wordt veroorzaakt doordat verkeer vanuit Wassenaar richting Amsterdam altijd de A44 zal blijven volgen. Verkeer vanuit Wassenaar met bestemming Leiden zal via de knoop Leiden-West blijven rijden.

Door dit kleine verschil ten opzichte van volledige realisatie zijn de resterende knelpunten na deze fase dan ook gelijk aan de resterende knelpunten in de eindfase.

#### 4.5.6 Gevolgen

Voordeel van dit scenario is dat de procedure geheel kan worden doorlopen, aangezien de hele RijnlandRoute wordt aangelegd. Daarnaast kunnen de geplande (ruimtelijke) ontwikkelingen doorgang vinden. De planning levert een lager kostenniveau voor de eerste fase op. De totale kosten inclusief de tweede fase zullen hoger zijn, door verlies van efficiency bij gelijktijdige realisatie en door het verdiepen of overkluizen van de A4-A44 verbinding in een later stadium. Door het aanbrengen van fasering wordt de functionaliteit beperkt, dit heeft op invloed op de verkeerskundige werking zie 4.5.4.

Daarnaast zal het draagvlak voor het project kleiner zijn, vanwege de geringe inpassing en de onduidelijkheid wanneer fase 2 wordt gerealiseerd.

#### Draagvlak

Gelijktijdige realisatie heeft bestuurlijk gezien de voorkeur. De aanleg van de eerste fase geeft een volledig tracé met versobering. De versobering leidt tot minder draagvlak bij lokale belanghebbenden.

#### Eindbeeld

Na de tweede fase is het eindbeeld volledig gerealiseerd met uitzondering van de uitvoering van de knooppunten Maaldrift en Zelden van Passe, deze worden bovenlangs uitgevoerd.

## 4.6 Scenario D

### 4.6.1 Beschrijving

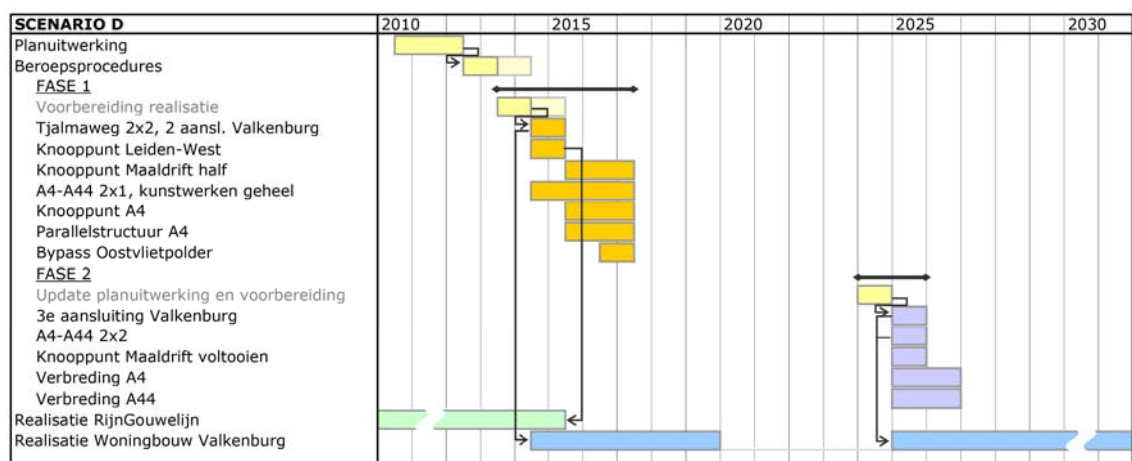
Dit scenario is gebaseerd op het in fasen realiseren van functionaliteit. De verwachting is dat de kosten voor een RLR met een lagere functionaliteit, i.c. een 2x1 verbinding tussen A4 en A44, lager zullen zijn en daarom te bekostigen met de huidige toegezegde bijdragen van Rijk, provincie en regio. Voor de tweede fase kan worden "doorgespaard". Uitgangspunt is een ontwikkeling van Valkenburg in twee fasen. Er is sprake van de volgende fasering:

#### 1. Fase 1

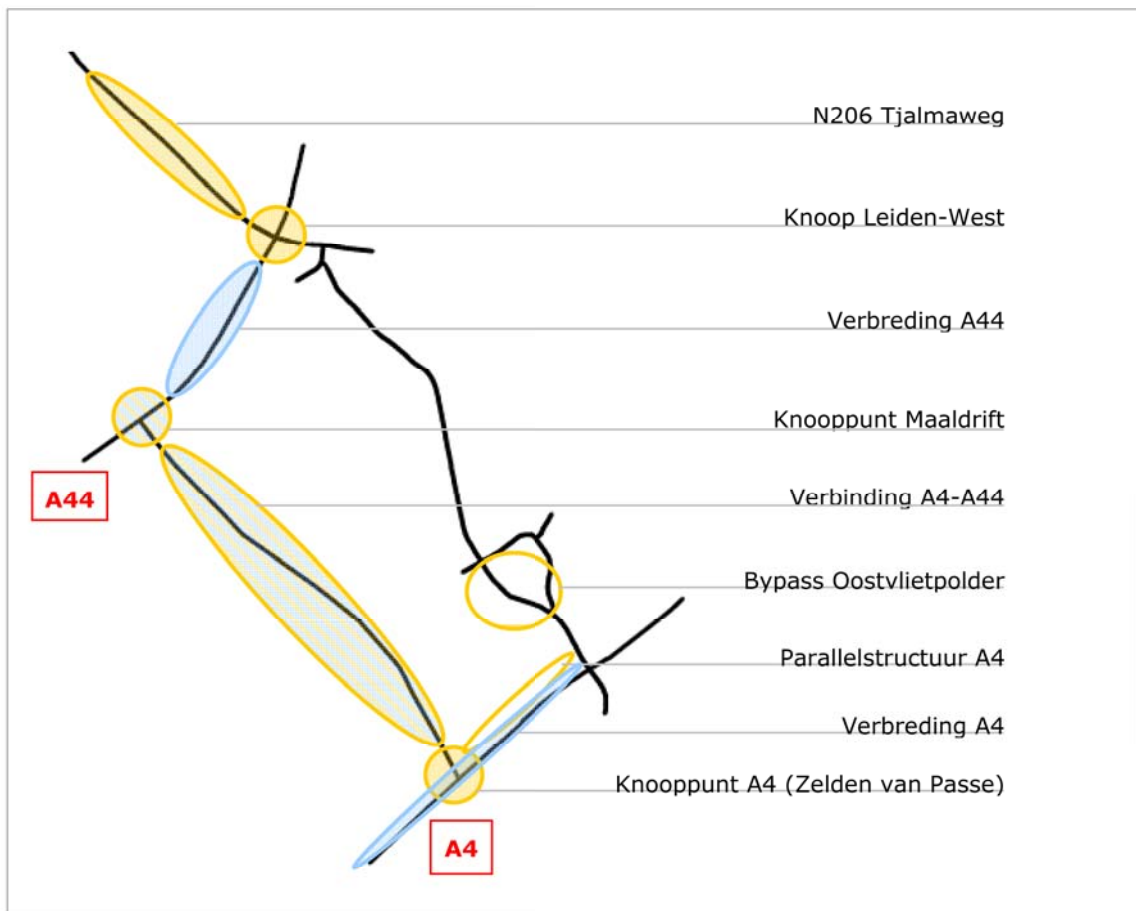
- Verdubbeling Tjalmaweg, aansluitingen Valkenburg via N441 en Duyfrak
- Knooppunt Leiden-West (KLW)
- Knooppunt Maaldrift als halve knoop
- Knooppunt A4 (Zelden van Passe)
- Verbinding A4 – A44 uitvoeren als 2x1, kunstwerken geheel
- Parallelstructuur A4
- Bypass Oostvlietpolder

#### 2. Fase 2

- Derde aansluiting op Valkenburg vanaf Tjalmaweg
- Verbreding A44
- Knooppunt Maaldrift opwaarderen tot hele knoop
- Verbinding A4 – A44 opwaarderen tot 2x2
- Verbreding A4 Leiden – Den Haag



Figuur 24: planning Scenario D



Figuur 25: fasering Scenario D

#### Ad 1) Fase 1

De verdubbeling van de Tjalmaweg ter hoogte van Valkenburg wordt versoberd gerealiseerd. Dit betekent aansluiting naar Valkenburg via N441 en naar Duyfrak, maar wel het voorwerk verrichten om realisatie van een tweede aansluiting in een later stadium mogelijk te maken. Het KLW wordt aangelegd zonder versobering of bezuiniging. De ruimtelijk functionele impact van het knooppunt in samenhang met de belangrijke status van het knooppunt, leiden tot dit uitgangspunt. Zonder aanpassingen aan dit knooppunt kan het verkeerskundig onvoldoende functioneren.

Het knooppunt Maaldrift wordt uitgevoerd met een halve aansluiting, waarbij de mogelijkheid wordt geboden om vanuit de richting Katwijk / Leiden de RijnlandRoute op te komen richting Voorschoten en vice versa. Ten behoeve van een volledige aansluiting / knoop wordt wel het voorwerk verricht om dat in een later stadium mogelijk te maken.

De verbinding tussen de A4 en A44 wordt in eerste instantie uitgevoerd als 2x1. Vanuit kostenbesparend en praktisch oogpunt worden de kunstwerken in dit deel volledig (2x2) gerealiseerd. Het gaat om de kruising met het spoor, de tunnelbak en het aquaduct. De parallelstructuur langs de A4 wordt doorgetrokken en de aansluiting op de A4 wordt geheel aangelegd.

#### Ad 2) fase 2

In deze fase wordt een derde aansluiting op Valkenburg gerealiseerd en wordt het knooppunt Maaldrift opgewaardeerd tot een hele knoop. De verbinding tussen de A4 en A44 wordt opgewaardeerd tot 2x2, waarbij het voordeel van de reeds aangelegde kunstwerken kan worden benut. Tevens wordt de verbreding van de A4 en A44 gerealiseerd. Tenslotte wordt de parallelstructuur A4 gerealiseerd.

#### 4.6.2 Procedures

Fase 1: 1 inpassingsplan voor Tjalmaweg en Knoop Leiden-West, 1 Tracébesluit voor A44 en halve Knoop Maaldrift, 1 inpassingsplan voor de A4-A44 (op maaiveld en open tunnelbak) en Knoop A4, 1 Tracébesluit voor de verbreding en parallelstructuur A4.

Fase 2: Verkorte procedures voor het voltooiën van de hele aansluitingen en 2x2 maken van het tracédeel tussen A4-A44.

Huidige MER moet worden aangepast, omdat er aanpassingen aan zowel het tracé als de inpassing plaatsvinden die niet in de huidige MER zijn meegenomen, maar wel significante effecten met zich meebrengen (zoals een halve aansluiting i.p.v. een hele, of 2x1 i.p.v. 2x2).

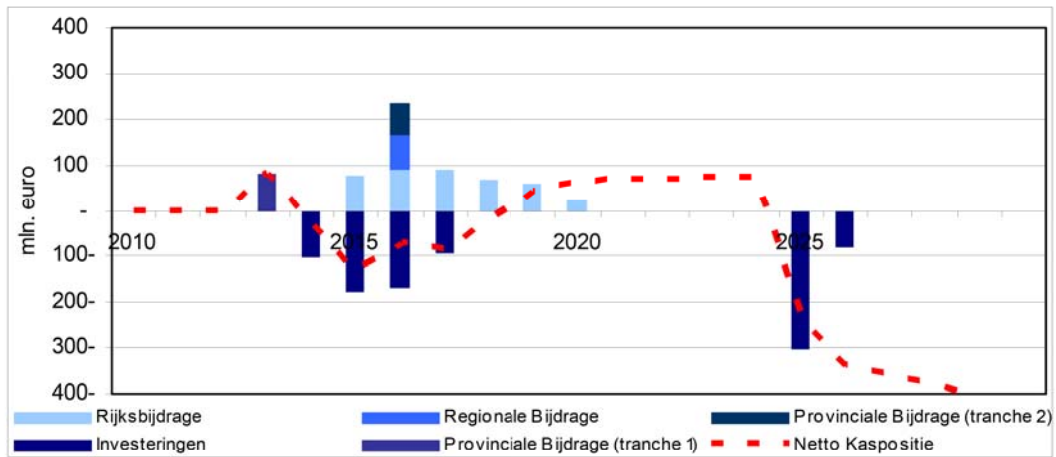
#### 4.6.3 Raming

<b>fase 1</b>	<b>kosten</b>
N206 Tjalmaweg + 2 aansluitingen	
Knoop Leiden-West	
Knooppunt Maaldrift, halve knoop	
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)	
Verbinding A4 - A44, gedeeltelijk	
Parallelstructuur A4	
Bypass Oostvlietpolder	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 1</b>	
<b>fase 2</b>	
N206 Tjalmaweg, 1 aansluiting	
Verbreding A44	
Knooppunt Maaldrift, afbouwen	
Verbinding A4 - A44, afbouwen	
Verbreding A4 Leiden - Den Haag	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 2</b>	
<b>Totaal kosten scenario</b>	<b>€ 897.736.000</b>

Tabel 11: raming Scenario D

#### 4.6.4 Financiering

De in dit scenario gehanteerde aannames resulteren in het volgende kasritme:



Figuur 26: kasritme Scenario D

Evenals het Scenario B zijn de beschikbaar gestelde middelen toereikend om de eerste fase in het geheel te kunnen aanleggen. Gedurende de aanleg van fase 1 is wel noodzakelijk om het tijdelijk geldelijk tekort te financieren. Een innovatieve contractvorm als DBFM danwel het lenen bij een bank behoort tot de mogelijkheden.

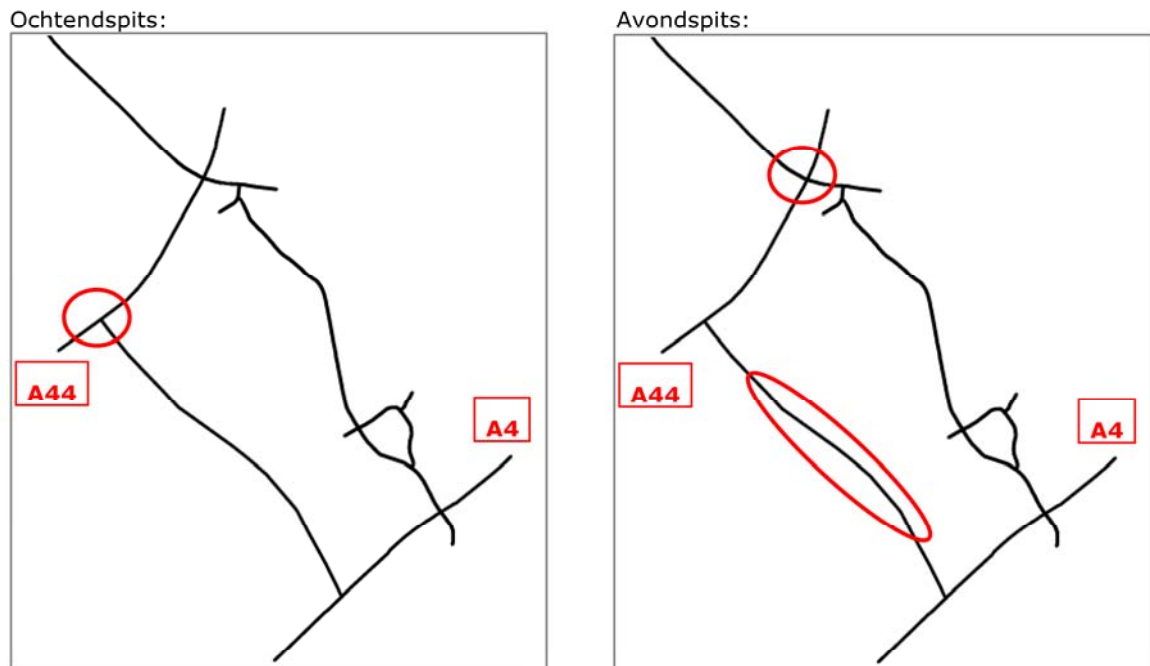
In onderstaande tabel zijn de financieringsbehoefte en NCW weergegeven.

Bedragen (in mln. euro)	Excl. BTW
Financieringsbehoefte	
Netto Contante waarde (NCW 6%, 1 januari 2010, prijspeil 1 januari 2010)	

Tabel 12: NCW en financieringsbehoefte Scenario D



#### 4.6.5 Verkeerseffecten



Figuur 27: resterende knelpunten na fase 1

Door de aanleg van de A4-A44 verbinding verbetert de doorstroming op het bestaande tracé door de stad Leiden. Doordat de A4-A44 verbinding zelf slechts uit 2x1 rijstroken bestaat, komt de hoeveelheid verkeer op dit deel in de buurt van de capaciteit van de weg, met name in de avondspits. In de avondspits is daarnaast de doorstroming op de knoop Leiden-West niet optimaal. Dit heeft te maken met het feit dat er hier gelijkvloerse kruispunten blijven bestaan (o.a. in verband met de RijnGouwelijn).

#### 4.6.6 Gevolgen

Doordat de belangrijkste functionaliteit in de eerste fase wordt gerealiseerd zijn de nadelige effecten gering. De financiering van de eerste fase is mogelijk, waardoor er ruimte ontstaat voor de tweede fase. Het verkeersoplossend vermogen is voldoende bij een gedeeltelijke woningbouwontwikkeling van Valkenburg. De aanpassingen bij Knooppunt Leiden-West kunnen gelijktijdig met de realisatie van de RijnGouwelijn worden uitgevoerd, de aanpassingen zullen het knooppunt verkeerskundig verbeteren. Door de gelijktijdige aanpassingen bij de knoop N11-Oost zal ook hier de verkeerskundige situatie verbeteren.

##### Draagvlak

Gelijktijdige realisatie heeft bestuurlijk gezien de voorkeur. De aanleg van de eerste fase geeft een volledig tracé met beperkte functionaliteit. De beperkte functionaliteit leidt tot minder draagvlak bij lokale belanghebbenden.

##### Eindbeeld

Na de tweede fase is het eindbeeld volledig gerealiseerd.

## 4.7 Scenario E

### 4.7.1 Beschrijving

Het idee achter dit scenario is om de fase met de hoogste investeringskosten (verbinding A4 - A44 incl. aansluitingen) in tweeën te knippen. De knip komt dan bij de Voorschoterweg te liggen en er komt een halve aansluiting op de Voorschoterweg, zoals bij de A4-A44 verbinding varianten uit de 1<sup>e</sup> fase m.e.r.. Door in eerste instantie alleen het wegvak A4-Voorschoterweg aan te leggen wordt een aanzet gedaan naar de totale oost-west verbinding tussen de A4 en de A44. Echter, door de aansluiting op de Voorschoterweg kan geen sprake meer zijn van een tunnel onder de voorschoterweg, zoals in de Zoeken Naar Balans is opgenomen, het gedeelte tussen het aquaduct onder de Vliet en de aansluiting op de Voorschoterweg zal uitgevoerd worden in een open bakconstructie. Er ontstaat hierdoor een variant op de Zoeken Naar Balans.



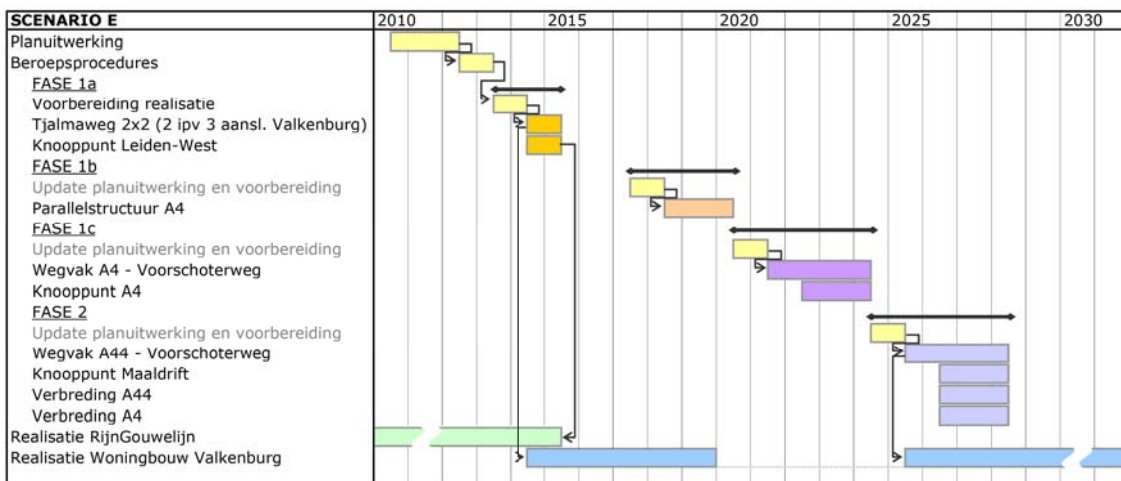
Figuur 28: open tunnel met aansluiting Voorschoterweg

Er is sprake van de volgende fasering:

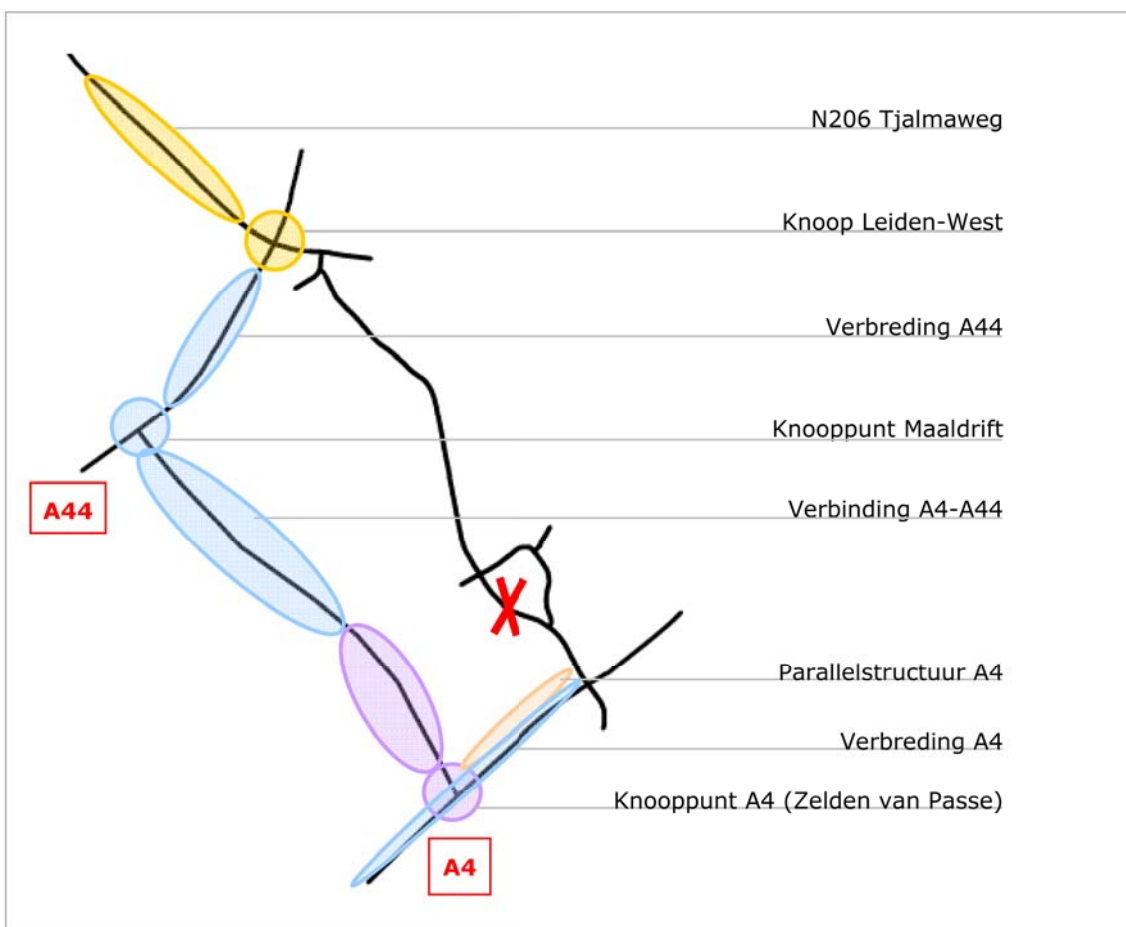
1. Fase 1a:
  - Verdubbeling Tjalmaweg inclusief alle aansluitingen Valkenburg
  - Realiseren Knoop Leiden-West
2. Fase 1b:
  - Doortrekken parallelstructuur A4
3. Fase 1c:
  - Verbinding A4 - Voorschoterweg (inclusief halve aansluitingen op Voorschoterweg)
  - Knooppunt A4 (Zelden van Passe)

4. Fase 2:

- Verbreding A44
- Wegvak A44 - Voorschoterweg (inclusief voltooiing aansluiting op de Voorschoterweg)
- Knooppunt Maaldrift
- Verbreding A4 Leiden – Den Haag



Figuur 29: planning Scenario E



Figuur 30: fasering Scenario E

*Ad 1) Fase 1a*

In de eerste fase wordt de Tjalmaweg verdubbeld en worden drie aansluitingen op Valkenburg gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt Knoop Leiden-West opgewaarderd. Deze twee onderdelen van de RijnlandRoute zijn vanwege de gezamenlijke verkeerskundige werking niet onafhankelijk van elkaar te realiseren.

*Ad 2) Fase 1b*

In deze fase wordt de parallelstructuur langs de A4, vanaf de aansluiting Europaweg naar de beoogde aansluiting op de A4, doorgetrokken.

*Ad 3) Fase 1c*

In deze fase wordt het wegvak A4 – Voorschoterweg gerealiseerd. Dit is inclusief de hele aansluiting op de A4 en een halve aansluiting op de Voorschoterweg.

*Ad 4) Fase 1d*

In de laatste fase wordt het deel ten westen van de 'knip' gerealiseerd. Het wegvak A44 – Voorschoterweg, inclusief knooppunt Maaldrift en voltooiing van de aansluiting op de Voorschoterweg. Daarnaast wordt de A4 tussen Leiden en Den Haag verbreed.

#### 4.7.2 Procedures

Fase 1a: 1 inpassingsplan voor Tjalmaweg en Knoop Leiden-West

Fase 1b: 1 Tracébesluit voor doortrekken parallelstructuur A4

Fase 1c: inpassingsplan Knoop A4 tot aan Voorschoterweg

Fase 2: 1 Tracébesluit verbreding A44 en Knoop Maaldrift en verbreding A4 plus een inpassingsplan Tracébesluit Voorschoterweg-A44.

Voor 1e fase is huidige MER bruikbaar, voor de daaropvolgende fases zullen deel MER-en opgesteld moeten worden, omdat deze niet in lijn zijn met wat in de huidige MER wordt onderzocht.

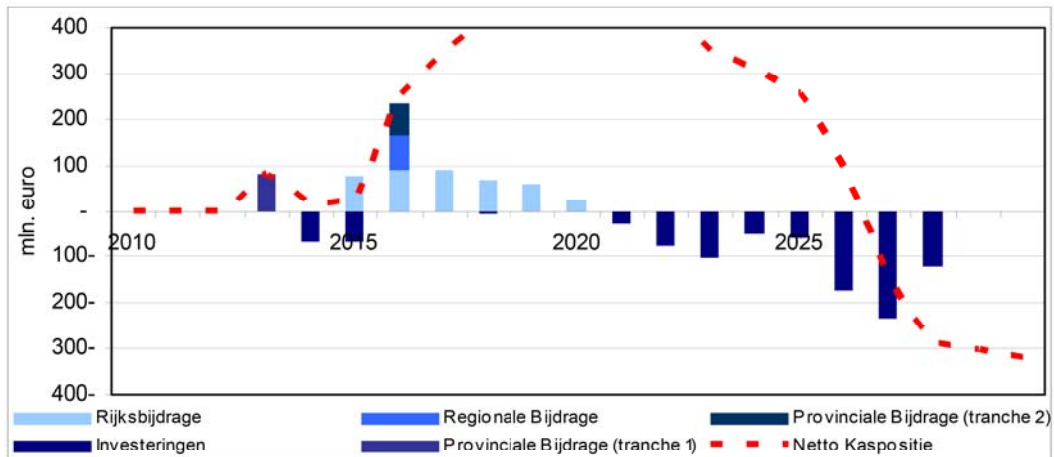
#### 4.7.3 Raming

<b>fase 1a</b>	<b>kosten</b>
N206 Tjalmaweg	
Knoop Leiden-West	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 1a</b>	
<b>fase 1b</b>	
Parallelstructuur A4	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 1b</b>	
<b>fase 1c</b>	
Verbinding A4 - Voorschoterweg	
Bypass Oostvlietpolder	
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)	
Toevoegen halve aansluiting Voorschoterweg	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 1c</b>	
<b>fase 2</b>	
Verbreding A44	
Verbinding A4 - A44, afbouwen	
Knooppunt Maaldrift	
Verbreding A4 Leiden - Den Haag	
Opwaarderen tot volledige aansluiting Voorschot	
Niet bouwen tunneldek bij Voorschoten	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 2</b>	
<b>Totaal kosten scenario</b>	<b>€ 880.100.000</b>

Tabel 13: raming Scenario E

#### 4.7.4 Financiering

De in dit scenario gehanteerde aannames resulteren in het volgende kasritme:



Figuur 31: Kasritme Scenario E

In dit scenario zijn er voldoende middelen beschikbaar om de Tjalmaweg en de KLW geheel aan te leggen. De ontwikkeling van Valkenburg is hiermee zeker gesteld. Voor fase 1c en fase 2 zijn onvoldoende financiële middelen beschikbaar.

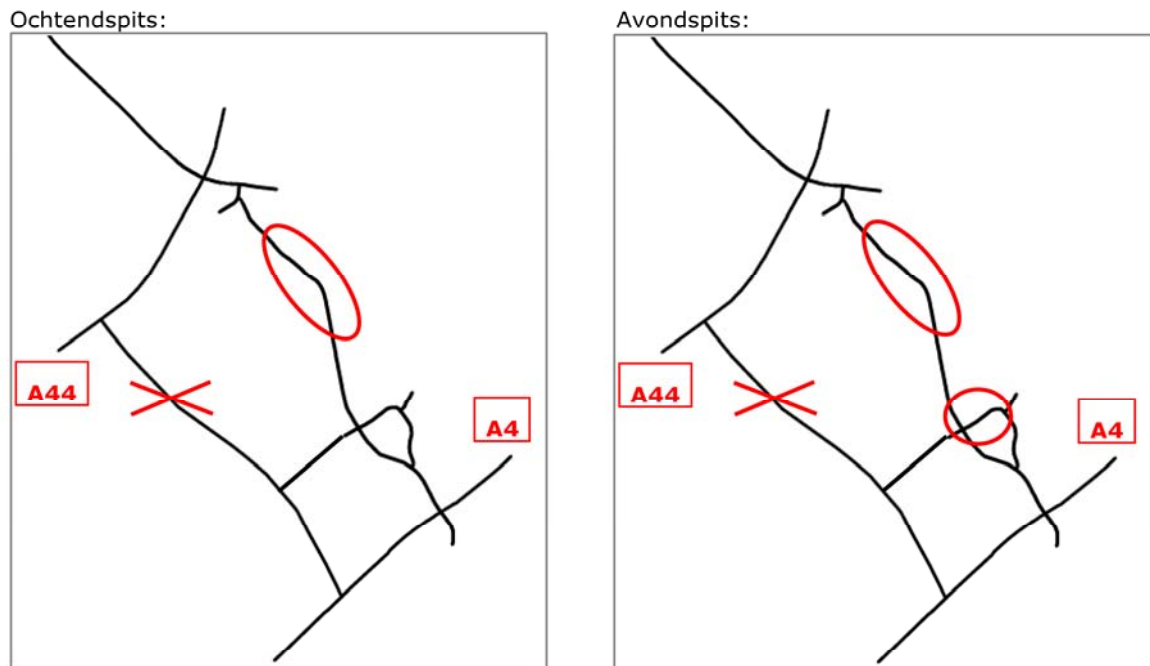
In onderstaande tabel zijn de financieringsbehoefte en NCW weergegeven.

Bedragen (in mln. euro)	Excl. BTW
Financieringsbehoefte	
Netto Contante waarde (NCW 6%, 1 januari 2010, prijspeil 1 januari 2010)	

Tabel 14: NCW en financieringsbehoefte Scenario E

Dit scenario kent van alle scenario's (met uitzondering van scenario G) de hoogste financieringsbehoefte, deze is bijna twee keer zo hoog in vergelijking met het referentiescenario (aanleg in 1x). Het verschuiven van het merendeel van de investeringen naar een later stadium is hier debet aan.

#### 4.7.5 Verkeerseffecten



Figuur 32: resterende knelpunten na fase 1a

In dit scenario is de A4-A44 verbinding aangelegd tussen de A4 en de Voorschoterweg. Op dit nieuwe gedeelte is de doorstroming goed. Het traject door Leiden (Churchillaan / Doctor Lelylaan) blijft een knelpunt in dit scenario, omdat dit nog steeds de doorgaande route is. Tevens is met name in de avondspits het gedeelte van de Voorschoterweg tussen de Churchillaan en het Lammenschansplein overbelast wegens het ontbreken van de bypass Oostvlietpolder.

#### 4.7.6 Gevolgen

De RijnGouweLijn West kan tijdig starten, evenals de woonlocatie Valkenburg. Aandachtspunt is de realisatieoverlast in relatie tot de doorlooptijd, de doorlooptijd is aanzienlijk. De aanpassingen zoals voorgesteld in het scenario leveren geen constructieve bijdrage aan de verkeerskundige werking.

##### Draagvlak

De gekozen richting van dit scenario leidt tot verandering in draagvlak ten opzichte van de andere scenario's. Het bezwaar richt zich vooral op de termijn van realisatie en de onzekerheid en gevoeligheid voor afwijkingen in de besluitvorming dat dit scenario met zich meebrengt.

##### Eindbeeld

Dit scenario wijkt af van het eindbeeld van Zoeken naar Balans, in plaats van de Bypass Oostvlietpolder krijgt A4-A44 verbinding een aansluiting op Voorschoterweg.

## 4.8 Scenario F

### 4.8.1 Beschrijving

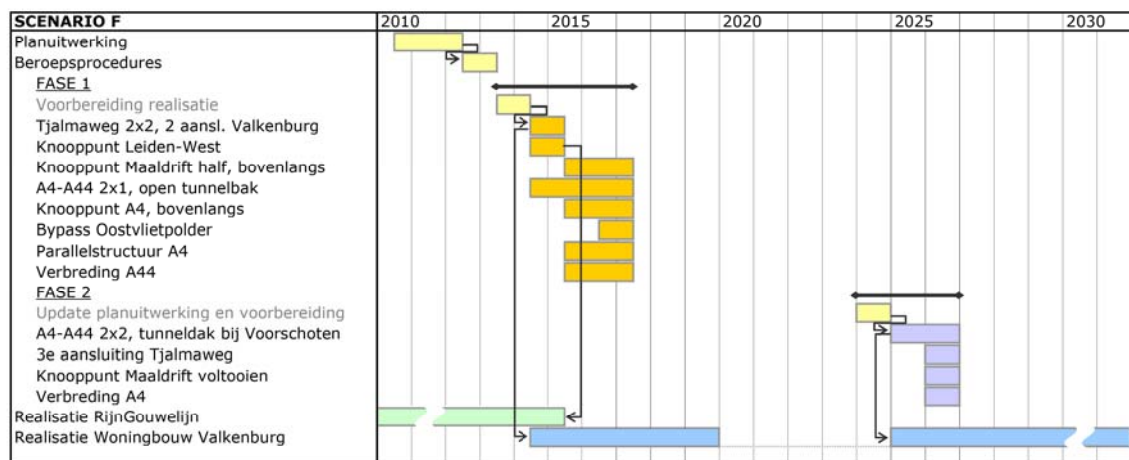
Ter vergelijking is in een combinatie gevormd tussen Scenario D met de A4-A44 verbinding als 2x1 en de versoering van Scenario C: de aansluitingen op Valkenburg, knooppunt Maaldrift en een open tunnelbak. Het doel hierbij is om te onderzoeken of de middelen voldoende zijn om een volledige Rijnlandroute aan te leggen. Hierin is gezocht naar optimalisatie tussen de benodigde functionaliteit en de beschikbare middelen. Daar hoort bij dat er een verkeerskundige verbetering optreedt ten opzichte van de huidige situatie, Valkenburg gelegenheid krijgt tot nieuwbouwtontwikkeling en de RijnGouweLijn gelijktijdig met Knooppunt Leiden-West kan worden gerealiseerd.

#### 1. Fase 1

- Verdubbeling Tjalmaweg, inclusief aansluiting Valkenburg via N441 en Duyfrak
- Knoop Leiden-West
- Verbreding A44
- Knooppunt Maaldrift half, uitvoering bovenlangs
- Verbinding A4 – A44 2x1, maar inclusief volledig gerealiseerde kunstwerken. N.B. open tunnelbak bij Voorschoten.
- Knooppunt A4 (Zelden van Passe) bovenlangs
- Parallelstructuur A4
- Bypass Oostvlietpolder

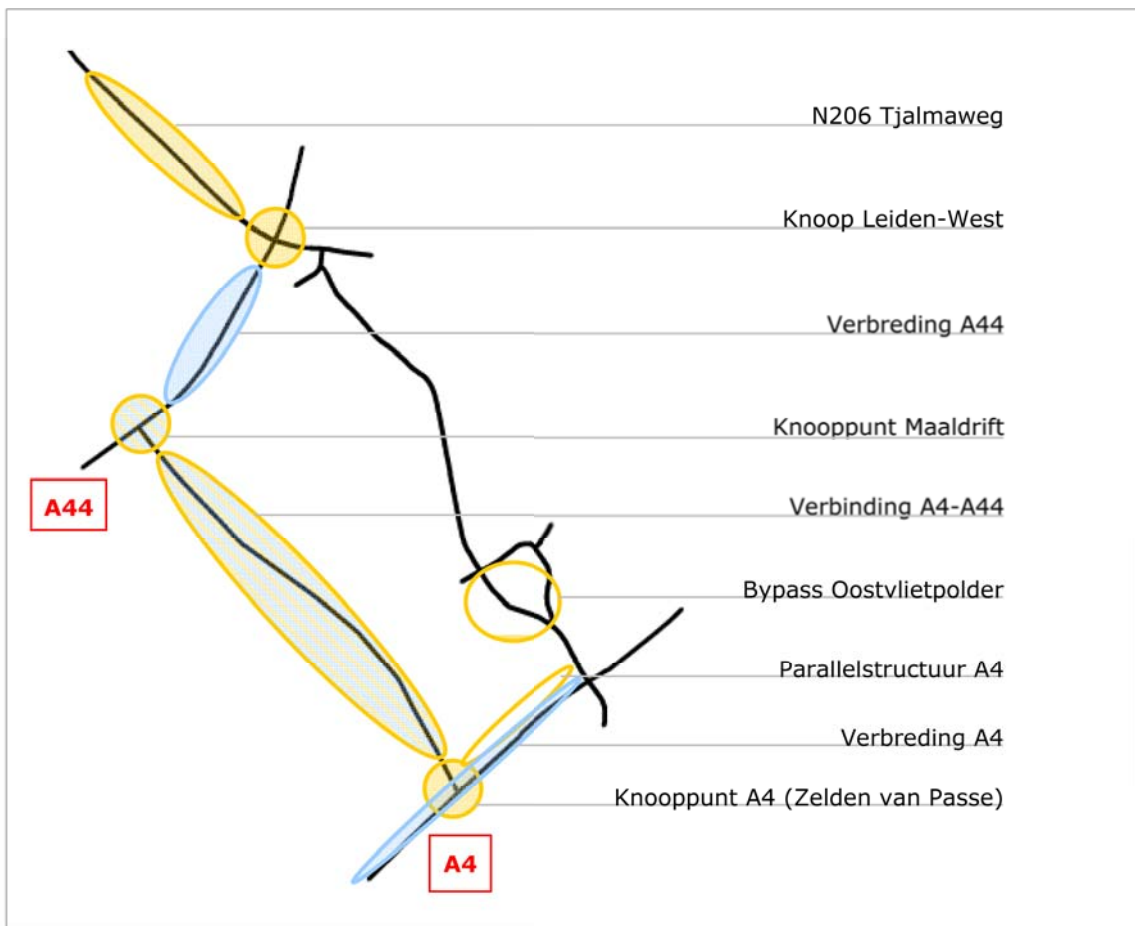
#### 2. Fase 2

- Derde aansluiting Valkenburg op Tjalmaweg
- Verbinding A4 – A44 opwaarderen tot 2x2 en plaatsen tunneldak bij Voorschoten
- Volledig knooppunt Maaldrift
- Verbreding A4 Leiden – Den Haag



Figuur 33: planning Scenario F





Figuur 34: fasering Scenario F

#### 4.8.2 Procedures

Fase 1: 1 inpassingsplan voor Tjalmaweg en Knoop Leiden-West, 1 Tracébesluit voor A44 en halve Knoop Maaldrift, 1 inpassingsplan voor de A4-A44 (op maaiveld en open tunnelbak) en knoop A4, 1 Tracébesluit voor de verbreding en parallelstructuur A4.

Fase 2: Verkorte procedures voor het voltooien van de hele aansluitingen en 2x2 maken van het tracédeel tussen A4-A44.

Huidige MER moet worden aangepast, omdat er aanpassingen aan zowel het tracé als de inpassing plaatsvinden die niet in de huidige MER zijn meegenomen, maar wel significante effecten met zich meebrengen (zoals een halve aansluiting i.p.v. een hele, of 2x1 i.p.v. 2x2).

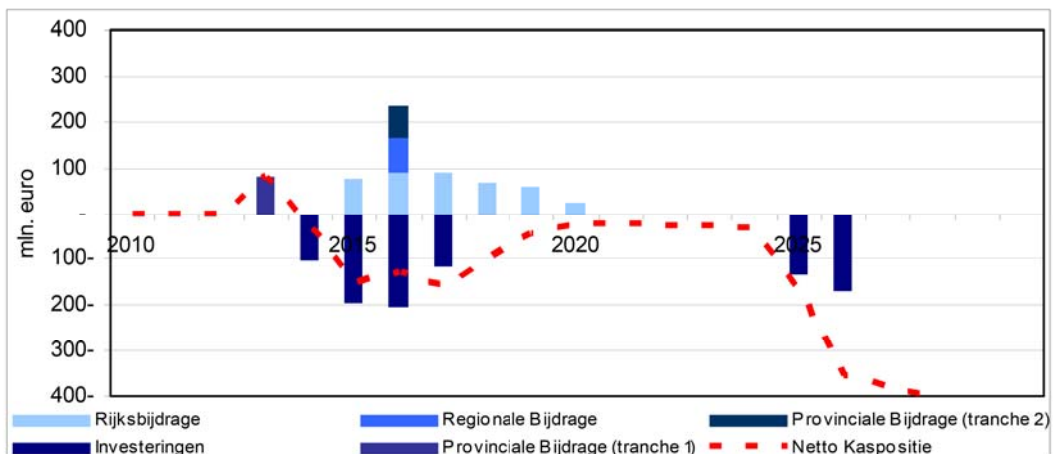
#### 4.8.3 Raming

fase 1	kosten
N206 Tjalmaweg + 2 aansluitingen	
Knoop Leiden-West	
Verbreiding A44	
Knooppunt Maaldrift, halve knoop	
Verbinding A4 - A44, 2x1	
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)	
Parallelstructuur A4	
Bypass Oostvlietpolder	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 1</b>	
<b>fase 2</b>	
N206 Tjalmaweg, 1 aansluiting	
Verbinding A4 - A44, afbouwen	
Knooppunt Maaldrift, afbouwen	
Verbreiding A4 Leiden - Den Haag	
Toeslag fasering	
<b>Totaal kosten fase 2</b>	
<b>Totaal kosten scenario</b>	<b>€ 897.046.000</b>

Tabel 15: raming Scenario F

#### 4.8.4 Financiering

De in dit scenario gehanteerde aannames resulteren in het volgende kasritme:



Figuur 35: Kasritme Scenario F

In tegenstelling tot Scenario B en D zijn er in dit scenario onvoldoende middelen beschikbaar om de eerste fase in z'n geheel uit te kunnen voeren. Indien aanvullend nog ca. 25 mln. euro in

2020 beschikbaar wordt gesteld is het bekostigingsvraagstuk voor de eerste fase opgelost. Het resterende financieringsvraagstuk kan worden opgelost door middel van een DBFM-constructie dan wel het geld te lenen bij een bank.

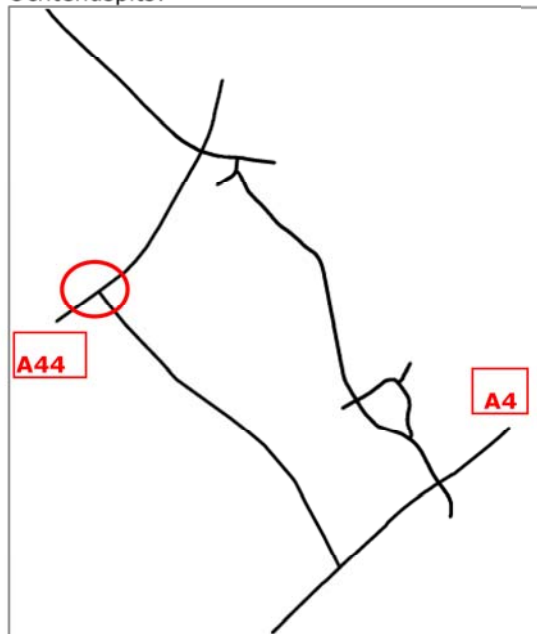
In onderstaande tabel zijn de financieringsbehoefte en NCW weergegeven.

Bedragen (in mln. euro)	Excl. BTW
Financieringsbehoefte	
Netto Contante waarde (NCW 6%, 1 januari 2010, prijspeil 1 januari 2010)	

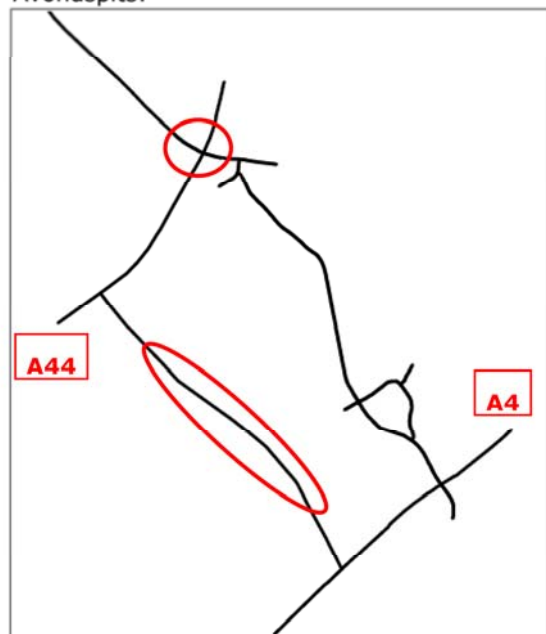
Tabel 16: NCW en financieringsbehoefte Scenario F

#### 4.8.5 Verkeerseffecten

Ochtendspits:



Avondspits:



Figuur 36: resterende knelpunten na fase 1

Verkeerskundig verschilt dit scenario niet van het scenario D. De verkeerskundige effecten zullen dus ook gelijk zijn aan dat scenario.

#### 4.8.6 Gevolgen

Doordat de belangrijkste functionaliteit in de eerste fase wordt gerealiseerd zijn de nadelige effecten gering. Daarnaast kunnen de geplande (ruimtelijke) ontwikkelingen doorgang vinden. De planning levert een lager kostenniveau voor de eerste fase op, waardoor er ruimte ontstaat voor de tweede fase. De totale kosten inclusief de tweede fase zullen hoger zijn, door verlies van efficiency bij gelijktijdige realisatie en door het verdiepen of overkluizen van de A4-A44 verbinding in een later stadium. Het verkeersoplossend vermogen is voldoende bij een gedeeltelijke woningbouwontwikkeling van Valkenburg. De aanpassingen bij Knooppunt Leiden-West kunnen gelijktijdig met de realisatie van de RijnGouwelijn worden uitgevoerd, de

aanpassingen zullen het knooppunt verkeerskundig verbeteren. Door de gelijktijdige aanpassingen bij de knoop N11-Oost zal ook hier de verkeerskundige situatie verbeteren.

#### Draagvlak

Gelijktijdige realisatie heeft bestuurlijk gezien de voorkeur. De aanleg van de eerste fase geeft een volledig tracé met beperkte functionaliteit. De beperkte functionaliteit leidt tot minder draagvlak bij lokale belanghebbenden.

#### Eindbeeld

Na de tweede fase is het eindbeeld volledig gerealiseerd met uitzondering van de uitvoering van de knooppunten Maaldrift en Zelden van Passe, deze worden bovenlangs uitgevoerd.

## 4.9 Scenario G

Dit scenario is gebaseerde gefaseerde besluitvorming. In de eerste fase worden no-regret maatregelen aangelegd. Daarop volgt opnieuw besluitvorming waarin het te volgen tracé wordt vastgesteld, dit is in twee varianten uitgewerkt: fase 2-CLL: tracé door Leiden met verdiepte ligging van Churchilllaan / Lelylaan en Plesmanlaan in tunnel met bijhorende geluidswerende maatregelen. Fase 2-ZnB: voltooiën van het tracé zoals met Zoeken naar Balans is ingegeven. Voor zowel fase 2-CLL als fase 2-ZnB zijn de aangelegde onderdelen uit de eerste fase van belang.

### 4.9.1 Beschrijving

#### 1 Fase 1

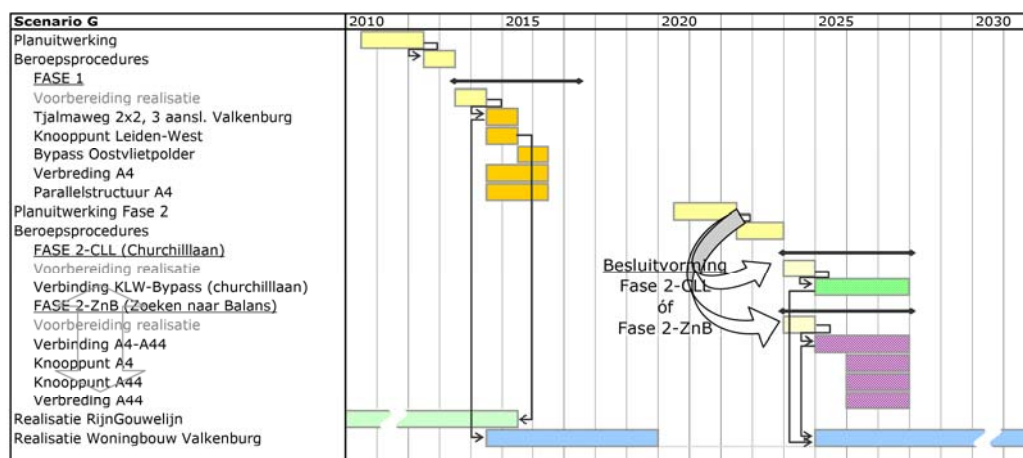
- Knoop Leiden-West
- Tjalmaweg
- Parallelstructuur A4
- Verbreding A4 Leiden - Den Haag
- Bypass Oostvlietpolder

#### Fase 2-CLL (Churchillaan)

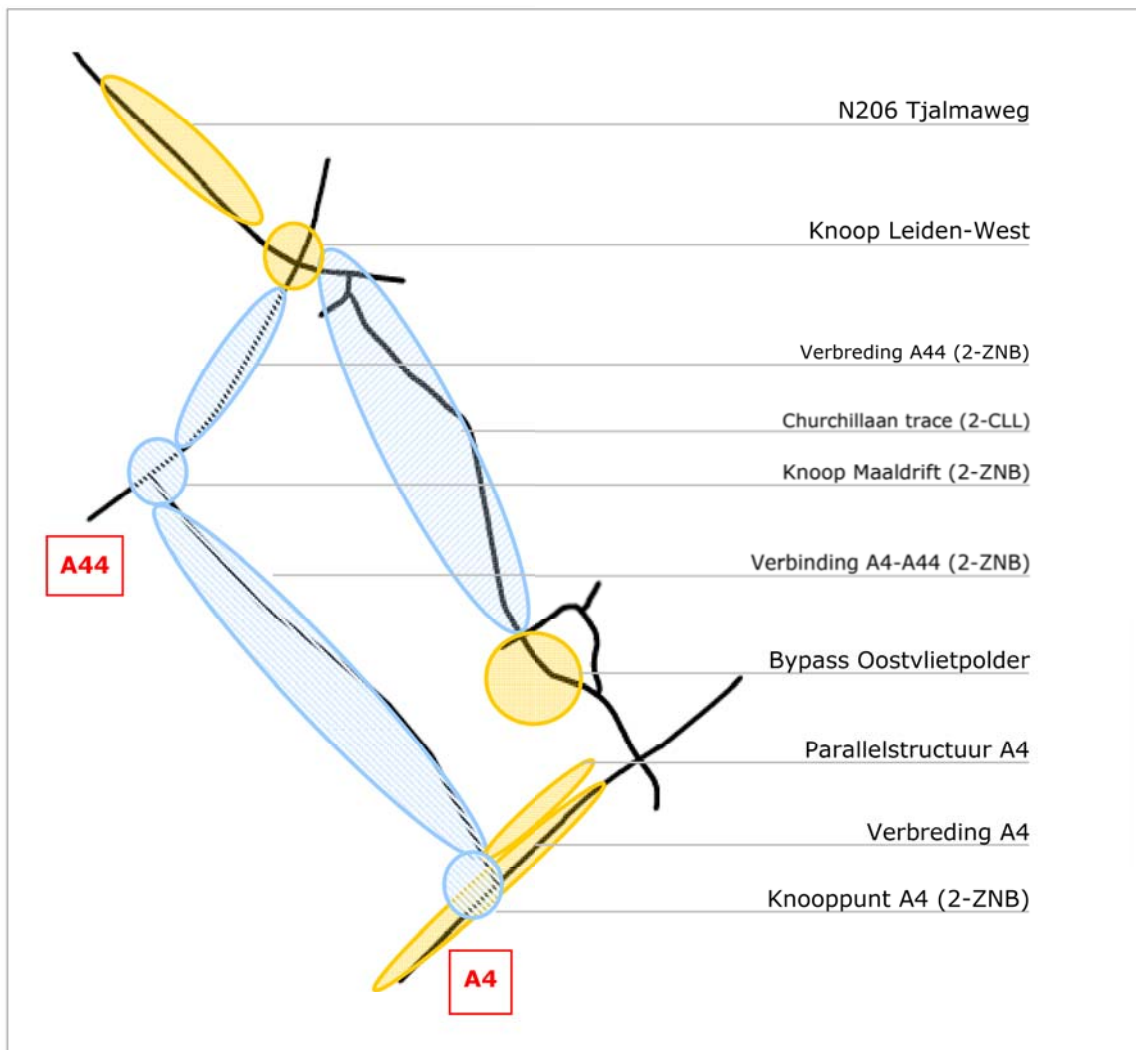
- Kruising Vliet + Voorschoterweg (aquaduct)
- Verdiepte ligging Churchilllaan
- Verdiepte ligging Dr. Lelylaan
- Plesmanlaan in tunnel

#### Fase 2-ZnB (Zoeken naar Balans)

- Knooppunt A4 (Zelden van Passe)
- Verbinding A4-A44
- Knooppunt Maaldrift
- Verbreding A44



Figuur 37: planning Scenario G



Figuur 38: fasering Scenario G

#### 4.9.2 Procedures

Fase 1: 1 inpassingsplan Tjalmaweg en Knoop Leiden-West, 1 inpassingsplan Oostvlietpolder, 1 tracébesluit A4.

Fase 2-CLL: 1 inpassingsplan verbinding Knoop Leiden-West - Bypass Oostvlietpolder (via Churchilliaan).

Huidige MER is bruikbaar omdat ook Churchilliaan tracé wordt meegenomen in deze MER. Alleen voor de verbreding A4 zal een aanvullende MER uitgevoerd moeten worden.

Fase 2-ZnB: 1 Tracébesluit voor verbreding A44, Knooppunt Maaldrift, verbinding A4-A44 en knooppunt A4 (voor de verbinding A4-A44 en knooppunt A4 een inpassingsplan)

Huidige MER geldt voor fase 1, 2 en 4. Voor de aanpassingen aan de A4 zal een aanvullende MER opgestart moeten worden.

#### 4.9.3 Raming

<b>fase 1</b>		<b>kosten</b>
Knoop Leiden-West		
Tjalmaweg		
Parallelstructuur A4		
Verbreding A4 Leiden - Den Haag		
Bypass Oostvlietpolder		
Toeslag fasering	2%	
<b>Totaal kosten fase 1</b>		
<b>fase 2-CLL</b>		
Kruising Vliet + Voorschoterweg (aquaduct)		
Verdiepte ligging Churchillaan, kruising 5 meilaan		
Kruising Haagweg + Oude Rijn		
Kruising spoor		
Verdiepte ligging Dr. Lelylaan		
Weggedeelte Haagse Schouwweg		
Landschappelijke inpassing + geluidwering		
Tunnel Plesmanlaan		
Toeslag fasering	2%	
<b>Totaal kosten fase 2-CLL</b>		
<b>Totaal kosten 1+2-CLL</b>		
<b>fase 2-ZnB</b>		
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)		
Verbinding A4-A44		
Knooppunt Maaldrift		
Verbreding A44		
Toeslag fasering	2%	
<b>Totaal kosten fase 2-ZnB</b>		
<b>Totaal kosten 1+2-ZnB</b>		<b>€ 860.900.000</b>

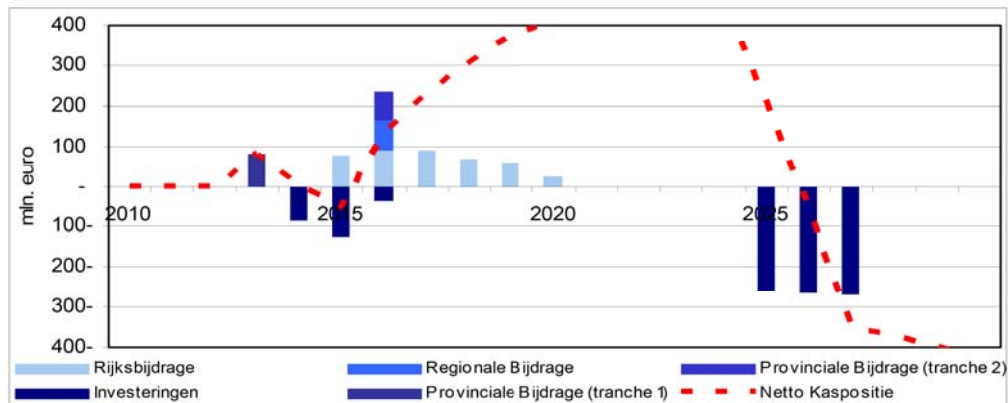
Tabel 17: raming Scenario G

#### 4.9.4 Financiering

Deze paragraaf is voor de beide varianten van fase 2 omschreven

De eerste variant bestaat uit fase 1 + fase 2-CLL:

De in dit scenario en deze variant gehanteerde aannames resulteren in het volgende kasritme:



Figuur 39: Kasritme Scenario G - fase 1 + 2-CLL

Dit scenario resulteert eveneens in een tijdelijk geldelijk tekort in de eerste fase. Belangrijkste reden hiervoor is dat het beschikbaar komen van de toegezegde beschikbare middelen (rijksbijdrage en regionale bijdragen) niet uitgelijnd is met de investeringen.

In onderstaande tabel zijn de financieringsbehoefte en NCW weergegeven.

Bedragen (in mln. euro)	Excl. BTW
Financieringsbehoefte	
Netto Contante waarde (NCW 6%, 1 januari 2010, prijspeil 1 januari 2010)	

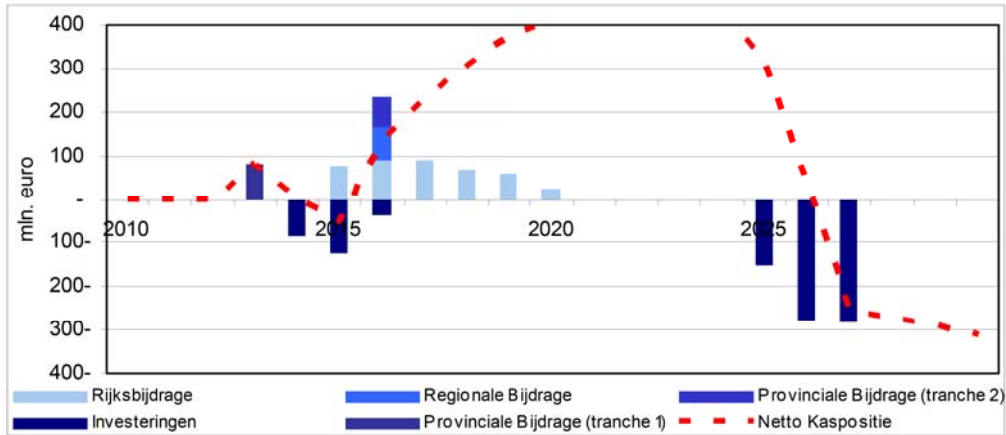
Tabel 18: NCW en financieringsbehoefte G - fase 1 + 2-CLL

In vergelijking met het referentie scenario neemt de financieringsbehoefte fors toe. Dit is toe te schrijven aan een tweetal factoren. Enerzijds is de fasering zelf hier debet aan. Het feit dat het merendeel van de investeringen in een veel later stadium plaatsvindt (faseringskosten) in combinatie met de gehanteerde inflatie heeft als gevolg dat de financieringsbehoefte toeneemt. Anderzijds is met de gekozen variant met de bijbehorende scope een hoger investeringsbedrag gemoeid.



De tweede variant bestaat uit fase 1 + fase 2-ZnB:

De in dit scenario en deze variant gehanteerde aannames resulteren in het volgende kasritme:



Figuur 40: Kasritme Scenario G - fase 1 + 2-ZnB

Dit scenario resulteert eveneens in een tijdelijk geldelijk tekort in de eerste fase. Belangrijkste reden hiervoor is dat het beschikbaar komen van de toegezegde beschikbare middelen (rijksbijdrage en regionale bijdragen) niet uitgelijnd is met de investeringen.

In onderstaande tabel zijn de financieringsbehoefte en NCW weergegeven.

Bedragen (in mln. euro)	Excl. BTW
Financieringsbehoefte	
Netto Contante waarde (NCW 6%, 1 januari 2010, prijspeil 1 januari 2010)	

Tabel 19: NCW en financieringsbehoefte Scenario G - fase 1 + 2-ZnB

In vergelijking met het referentie scenario neemt de financieringsbehoefte fors toe. Dit is toe te schrijven aan de fasering en de hiermee gepaard gaande faseringskosten. Het feit dat het merendeel van de investeringen in een veel later stadium plaatsvindt in combinatie met de gehanteerde inflatie heeft als gevolg dat de financieringsbehoefte toeneemt.

#### 4.9.5 Verkeerseffecten

PM

#### 4.9.6 Gevolgen

PM

#### Draagvlak

In dit scenario wordt rekening gehouden met wijziging van draagvlak na het eerste scenario, na de eerste fase opnieuw besluitvorming plaats.

#### Eindbeeld

In de eerste fase worden alleen de onderdelen aangelegd die in alle scenario's gewenst zijn. In de tweede besluitvormingsfase wordt het eindbeeld bepaald.

## **5 Vergelijking**

### 5.1 Overzichtstabel scenario's

	Referentie / In 1X	Scenario A	Scenario B	Scenario C	Scenario D	Scenario E	Scenario F	Scenario G
<b>Fasering concept</b>		Verdeling in vier fases, zoals in basisscenario 3 is voorgesteld; in de eerste 2 fases wordt de ontsluiting van Leiden verbeterd, in de derde fase aanpak van de A4 en de A4-A44 verbinding wordt in de laatste (4 <sup>e</sup> ) fase aangelegd.	Het zuidelijke gedeelte waaronder aanleg van de A4-A44 verbinding in de eerste fase, in de tweede fase wordt de ontsluiting van Leiden verbeterd.	Aanleg gehele tracé in één fase, met versobering van onderdelen. In fase 2 de versoberde onderdelen voltooiën.	Gehele tracé realiseren met beschikbare middelen, besparing door A4-A44 verbinding als 2x1. Bij aanvullende middelen in de toekomst voltooiën van functionaliteit.	Verbinding A4-A44 opknippen in twee fases, eerst aansluiting op Voorschoterweg vanaf A4, bij voldoende middelen tracé voltooiën tot A44.	Combinatie van scenario C en D: aanleg gehele tracé met versobering op een aantal onderdelen waarin is gezocht naar voldoende functionaliteit binnen de beschikbare middelen.	In de eerste fase worden no-regret onderdelen aangelegd, voor de tweede fase wordt opnieuw besluitvorming toegepast over het te volgen tracé.
<b>Versobering 1<sup>e</sup> fase</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Één aansluiting Valkenburg</li> <li>• Knoop punt Maaldrift als halve knoop en uitvoering bovenlangs</li> <li>• Passage Stevenshof op maaiveld</li> <li>• 600 meter tunnel bij Voorschoten als open tunnelbak</li> <li>• Knoop A4 bovenlangs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Twee aansluitingen Valkenburg</li> <li>• Maaldrift als halve knoop</li> <li>• A4-A44 verbinding uitvoeren als 2x1</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Twee aansluitingen Valkenburg</li> <li>• Maaldrift als halve knoop en uitvoering bovenlangs</li> <li>• A4-A44 verbinding als 2x1</li> <li>• Knooppunt A4 bovenlangs</li> <li>• Open tunnelbak Voorschoten</li> </ul>	
<b>Realisatie</b>	Gelijktijdige realisatie, geen fasering	Realisatie verspreid over 4 fases	Beperkte verspreiding in 2 fases	beperkte verspreiding in 2 fases	beperkte verspreiding in 2 fases	realisatie verspreid over 4 fases	beperkte verspreiding in 2 fases	De eerste fase lost de belangrijkste knelpunten op, de tweede fase is onduidelijk
<b>Procedures</b>	Één procedureperiode (onder vlag projectbureau) geen Raad van State	Vier procedureperiodes	Twee procedureperiodes	Één procedureperiode, fase 2 update	Één procedureperiode, fase 2 update	Vier procedureperiodes	Één procedureperiode, fase 2 update	Minimaal twee procedure periodes
<b>Financiering</b>	Financiering mogelijk dmv DBFM, dit legt een claim op de toekomst	Voor fase 1, 2 en 3 geen financieringsvraagstuk, bekostiging voor 4 <sup>e</sup> fase ontbreekt	Op korte termijn geen financieringsvraagstuk bekostiging 2 <sup>e</sup> fase ontbreekt	Aan het einde van de eerste fase ontstaat een financieringsvraagstuk	Op korte termijn geen financieringsvraagstuk bekostiging 2 <sup>e</sup> fase ontbreekt	Op korte termijn geen financieringsvraagstuk geldelijk tekort vanaf 2025	De eerste fase kan op 25 mln na worden gefinancierd, bekostiging voor de tweede fase ontbreekt	Financieringsvraagstuk neemt bij de tweede fase fors toe
<b>Verkeers-effecten</b>	Verbetering verkeerseffecten na fase 1	Verkeersknelpunten na fase 1a, 1b en 1c	Nieuwe verkeersknelpunten na fase 1	Verbetering verkeerseffecten na fase 1	Verbetering verkeerseffecten na fase 1	Nieuwe verkeersknelpunt na fase 1	Verbetering verkeerseffecten na fase 1	Verkeersknelpunten na fase 1
<b>Gerealiseerd</b>	2016 gereed	2028 gereed	2028 gereed	2026 gereed	2026 gereed	2028 gereed	2027 gereed	Na 2 <sup>e</sup> besluitvorming
<b>Verschillen scope tov Zoeken naar Balans</b>	Eindbeeld	Eindbeeld	Eindbeeld	Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	Eindbeeld	Eindbeeld, met aansluiting Voorschoterweg ipv Bypass	Eindbeeld, met knooppunten bovenlangs	Eindbeeld wordt na 1e fase bepaald

Tabel 20: overzichtstabel

## **6 Bijlagen**

Bijlage 1: overzichtstabel

Bijlage 2: motie Rijngouwelijk

**From:** [redacted]@minvenw.nl - DGMO  
**Sent:** Monday 12 April 2010 15:06:27  
**To:** [redacted]@minInv.nl'; @pzh.nl @hollandrijnland.net @rws.nl  
 (DZH); [redacted]@minvenw.nl - DGMO; [redacted]@minezk.nl - OI/REB (Min. van EZ); [redacted]@minvrom.nl'  
**Cc:** [redacted]@hollandrijnland.net (via secretaresse); [redacted]; [redacted]@minInv.nl'; [redacted]  
 @hollandrijnland.net - DGMO; [redacted]  
 [redacted]@minvrom.nl [redacted]@minInv.nl'; [redacted]@rvob.nl'; [redacted]@minvr  
 om.nl'; @hollandrijnland.net - DGMO; [redacted]@minvrom.nl'; @minvenw.nl  
 DGMO; [redacted]@minvrom.nl [redacted]@minvenw.nl - DGMO; [redacted]  
 @infram.nl @minvenw.nl - DGMO; @rws.nl (DZH)

**Subject:** RE: Agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland  
 Rijnland 13 april 2010  
**Attachments:** Concept annotatietekst IBHR\_BO-MIRT 100519\_v0.2\_MH.doc, 100412  
 Berekening bijdrage RGL-west uit Vburg GREX-wet.doc, 100412 bijlage berekening RGL-west.xls

Beste regiegroepleden,

Hierbij nog een tweetal nagekomen stukken voor de vergadering van morgen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Dubbel met document 12

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

## ***B1. Holland-Rijnland***

### **Integrale Benadering Holland-Rijnland: Besluit BO MIRT 19 mei**

- Bestuurlijke voorkeur uitwerking fasering Zoeken naar Balans voor scenario x
- Besluit over de gevolgen die dit besluit heeft voor de volledige ontwikkeling van Valkenburg.

#### *Aanleiding*

- In het B.O. MIRT najaar 2009 is een gemeenschappelijke voorkeur uitgesproken voor het oplossingscluster "Zoeken naar Balans".
- Het Ministerie van VenW heeft op basis van een 50/50 verdeling van de kosten een maximale bijdrage voor de Rijnlandroute (RLR) en de noodzakelijke verbeteringen aan het hoofdwegennet (A4 en A44) toegezegd op basis van het oplossingscluster Zoeken naar Balans..
- Samen met de regionale bijdrage is dit onvoldoende om het gehele eindbeeld ineens te realiseren. Daarom is besloten tot een gefaseerde aanpak: eerst de westzijde (Tjalmaweg en Knoop Leiden-West), daarna de oostzijde (bypass Oostvlietpolder) en de verbeteringen A4. Indien voldoende financiële middelen worden gevonden, wordt in een latere fase de verbinding A4-A44 gerealiseerd.
- Voorts zijn een aantal afspraken gemaakt voor het vervolgtraject. Afsproken is om de resultaten ervan in het B.O. MIRT voorjaar 2010 te bespreken. Het betreft het volgende: 1. er komt een scan naar aanvullende financiering (zowel vanuit rijks- als vanuit regiozijde), de regio gaat in overleg met andere ministeries om hieraan invulling te geven, 2. het ontwerp van de RLR en de verbeteringen aan het HWN worden nader uitgewerkt om de nauwkeurigheidsmarge van de raming verder te verkleinen, 3. de KBA van de RLR wordt verdiept, zodat de FES-procedure goed kan worden doorlopen (succesvol doorlopen is een voorwaarde voor de toegezegde maximale Rijksbijdrage).
- De Minister van VROM heeft in het overleg aangegeven dat het Rijks Vastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf (RVOB) ofwel via de grex-wet of via specifieke regionale afspraken bijdraagt aan de publieke infra-ontwikkelingen.
- De staatssecretaris van VenW heeft op basis van een "maatwerkoplossing" besloten een rijksbijdrage van € 45 mln. te reserveren voor de RijnGouweLijn-West (RGL-West).
- Bij de begrotingsbehandeling in de 2<sup>e</sup> Kamer is een motie Roefs aangenomen, waarin de regering verzocht wordt voorjaar 2010 te komen met een gedragen voorstel voor de aanleg van de Rijnlandroute in één keer.
- Ook is bij de begrotingsbehandeling een motie Koopmans en Roefs m.b.t. de RGL-West aangenomen waarin de regering verzocht wordt in overleg met de provincie te treden teneinde de RGL-West in één keer aan te leggen. In de motie wordt de regering ook verzocht uit de opbrengsten van grondexploitatie van Valkenburg de helft van het ontbrekende bedrag bij te dragen aan het realiseren van de gehele RGL-West, onder de voorwaarde dat de provincie eenzelfde bedrag extra bijdraagt. (met de helft van het ontbrekende bedrag wordt 27,5 mln bedoeld)



## *Rapportages n.a.v. de gemaakte afspraken en actualiteiten*

### Scan naar aanvullende middelen Rijk en regio

De zoektocht naar additionele financiering aan rijkszijde heeft als een mogelijk resultaat opgeleverd dat er sprake kan zijn van een proportionele bijdrage in het kader van de grondexploitatiewet. In overleg tussen rijk en regio zijn een aantal scenario's benoemd, waarvan een doorrekening heeft plaatsgevonden. Deze bedragen zijn, samen met het resultaat van de scan naar additionele middelen aan regio zijde, niet voldoende om de RijnlandRoute in één keer te kunnen realiseren. Er blijft een te financieren gat over van 150 mln euro bij een rijksbijdrage van 422 mln. Wanneer de rijksbijdrage gelijk wordt gesteld aan die van de regio (dus het 50/50 beginsel wordt aangehouden), gaat het echter om een gat van 300 mln euro.

### Terugdringen marge kostenraming Rijnlandroute

De uitgevoerde onderzoeken hebben niet geleid tot een substantiële wijziging van de overall raming noch van de onzekerheidsmarge.

### Nadere uitdieping KKBA Rijnlandroute

Er is een KKBA opgesteld voor de voorkeursvariant van de RijnlandRoute (Zoeken naar Balans) waaruit een <<licht positief>> saldo blijkt. Een FES-procedure kan nu nog niet worden doorlopen, omdat een totale dekking van het project niet kan worden gerealiseerd. Voornemen is de FES-procedure na de besluitvorming in mei 2010 te starten.

### Resultaten Grexwet-actie Rijnlandroute en RijnGouweLijn

De Grexwet biedt richtlijnen met betrekking tot het bepalen van de hoogte van een afdracht ten behoeve van bovenwijkse voorzieningen. Deze afdracht is begrensd door de maximale ruimte hiervoor op de exploitatiebegroting. Overigens zal het zo zijn dat ook andere nieuwbouwlocaties in de regio in evenredigheid zullen moeten bijdragen (nu nog niet bekend hoeveel dat kan opleveren).

Gekozen kan worden voor een van de doorgerekende scenario's met de kanttekening dat deze scenario's uitgaan van volledige woningbouwontwikkeling op Valkenburg en niet van fasering hierin.

### Uitwerking faseringsopties

Er zijn een achttal faseringsscenario's uitgewerkt en beschreven in het rapport *Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit*.

### *Gevraagde beslissing*

Een keuze voor een gefaseerde realisatie van Zoeken naar Balans volgens scenario ... met daarbij de volgende afspraken:

- Een zo spoedig mogelijke start van de planprocessen ten behoeve van de eerste fase.
- De eerste fase bestaat uit .....
- Vaststelling van de randvoorwaarden voor de start van de besluitvorming over de tweede fase te weten:
  - X woningen gerealiseerd op Valkenburg;
  - Y additionele arbeidsplaatsen op het BioSciencepark Leiden
  - Realisatie van Z % van de herstructureringsopgave voor de Greenport Duin- en Bollenstreek
  - A4, A44 of N44 blijken een knelpunt te worden in de NMCA
  - RijnGouwelijn is in bedrijf
- De regio dient bij het rijk een voorstel in voor de realisatie van fase 2, waarbij zij zicht bieden op de financiering
- Verdeelsleutel financiering en allocatie van de risico's voor de eerste fase:
  - Rijksbijdrage: xxx
  - Regionale bijdrage: yyy
  - Een voorbehoud maken m.b.t. de Rijksbijdrage v.w.b. de FES-procedure en de Heroverweging door het nieuwe kabinet
  - Risico's ...
- Verdeling verantwoordelijkheden m.b.t. procedures
- Een voorbehoud maken m.b.t. de Rijksbijdrage in verband met de te doorlopen FES-procedure

### *Opties*

...

### *Gevolgen voor andere beleidsterreinen*

- Bij de Verstedelijkingsafspraken Holland Rijnland rekening houden met de mogelijkheid van fasering van de Rijnlandroute
- ...

**From:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Sent:** Friday 16 April 2010 14:59:37  
**To:** [redacted]@minInv.nl'; @pzh.nl @hollandrijnland.net; @rws.nl  
 (DZH); @minvenw.nl - DGMo; @minezk.nl Ol/REB (Min. van EZ) @minvrom.nl'  
**Cc:** [redacted]@hollandrijnland.net (via secretaresse)'; @pzh.nl; [redacted]@minInv.nl'; @  
 [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@  
 [redacted]@minInv.nl'; [redacted]@rvob.nl'; [redacted]@minvrom.nl'; @minvenw.nl -  
 DGMo; [redacted]@minvrom.nl'; @minvenw.nl - DGMo; @minvrom.nl  
 @minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl'; @minvenw.nl - DGMo; @infram.nl @minvenw.nl  
 [redacted] DGMo; @rws.nl (DZH); @minvenw.nl - DGMo  
**Subject:** Agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 19  
 april 2010  
**Attachments:** 100419 Agenda regiegroep.doc, 100413 Verslag regiegroep\_v0.2.doc, Overzicht  
 FES criteria.doc, 100415 - Scenario H.doc

Beste regiegroepleden,

Bijgaand de agenda en vergaderstukken voor de regiegroepvergadering van **maandag 19 april** a.s. van **15:30 - 16:30 uur** bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in **zaal F00.05**.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is  
 toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor  
 schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
 This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by  
 mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from  
 the risks inherent in the electronic transmission of messages.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## Agenda Regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland

Datum: dinsdag 19 april 2010, 15:30 – 16:30 uur

Locatie: Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zaal F 00.05

14a

### Samenstelling regiegroep:

- Ministerie VenW, [redacted] voorzitter
- Ministerie VROM, [redacted]
- Ministerie van Economische zaken, [redacted]
- Ministerie van LNV, [redacted]
- Provincie Zuid-Holland, [redacted]
- Holland Rijnland, [redacted]
- Rijkswaterstaat, [redacted]

### Delegatie uit de werkgroep:

- [redacted], projectleider

### Agenda:

1. Opening
2. Verslag vorig overleg (13-04-2010)
3. Nieuw scenario H
4. Annotatietekst agenda Bestuurlijk overleg
5. Rondvraag en sluiting

Ad 2) Verslag vorig overleg

Bijlagen: Verslag regiegroep 13-04-2010

Overzicht FES criteria

Ad 3) Nieuw scenario H

Bijlage: Beschrijving scenario H

Dit scenario is een combinatie van de scenario's C en D en is er op gericht een modus te vinden waarin de verbinding A4-A44 in enige vorm in de eerste fase wordt gerealiseerd, maar waarbij de kosten zo laag mogelijk worden gehouden. Dit wordt bereikt door inpassingsmaatregelen in de eerste fase niet uit te voeren en ook de functionaliteit terug te brengen.

Aanleiding voor het uitwerken van dit scenario is de regionale bestuurlijke conferentie op 14 april j.l./

De vraag aan de regiegroep is of dit scenario kansrijk genoeg is om verder uit te werken en op te nemen in de rapportage

Ad 4) Annotatietekst agenda Bestuurlijk overleg

Verdere bespreking over de invulling van de annotatie voor het BO-MIRT van 19 mei a.s.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## Overzicht FES criteria

In artikel drie van de huidige Wet Fonds economische structuurversterking staan de FES-criteria opgenomen:

1. eenmalige investering van nationaal belang
2. versterking van de economische structuur

Ad 1:

FES-geld kan alleen naar investeringsprojecten, geen exploitatie/B&O. Tevens dient te worden voldaan aan legitimiteit en subsidiariteit: is overheidsingrijpen legitiem (of is het aan de markt) en is de rijksoverheid de meest geëigende overheidslaag (subsidiariteit, of is het de verantwoordelijkheid voor een lagere overheid: waar slaan de baten neer?)

Ad 2:

Voor het tweede punt maak je een KBA om te bepalen of de investering effectief (gaat de BV Nederland er als geheel op vooruit) en efficiënt (is dit de meest efficiënte manier om dat effect te bereiken) is.

Artikel 3

- 1) Ten laste van het fonds kunnen bijdragen worden toegekend aan andere begrotingen van het Rijk als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Comptabiliteitswet 2001 ten behoeve van de financiering van:
  - a) investeringsprojecten van nationaal belang waarmee beoogd wordt de economische structuur te versterken, voorzover betrekking hebbend op:
    - i) de verkeers- en vervoersinfrastructuur met inbegrip van kosten die samenhangen met milieumaatregelen;
    - ii) de technologie-, telecommunicatie- en kennisinfrastructuur;
    - iii) bodemsanering, voor zover verband houdend met de projecten genoemd onder 1<sup>o</sup> of met bouwprojecten in de binnensteden;
    - iv) de stedelijke hoofdstructuur, voor zover die samenhangt met en functioneel een relatie heeft met de projecten genoemd onder i);
    - v) de ecologische hoofdstructuur, voor zover een functionele relatie bestaat met projecten genoemd onder i);
  - b) de projecten in het kader van de investeringsimpuls, zoals bedoeld in de Voorjaarsnota 1993 (Kamerstukken II 1992/93, 23 100, nr. 1).
- 2) 2.Aan de toekenning van een bijdrage kunnen voorwaarden worden verbonden.

In de praktijk is daarnaast gebleken dat in de regel een positieve KKBA en een gedekte projectbegroting de belangrijke voorwaarden zijn om ook daadwerkelijk middelen uit het FES voor een project te ontvangen.

## Verslag regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland (concept)

Dinsdag 13 april 2010; 15:00 – 16:30 uur  
Ministerie VenW

### Aanwezigen:

#### Regiegroep:

- Ministerie VenW, voorzitter [redacted]
- Ministerie VROM, [redacted]
- Provincie Zuid-Holland, [redacted]
- Holland Rijnland, [redacted]
- Rijkswaterstaat, [redacted] vervangt [redacted]

#### Delegatie uit het Projectteam:

- [redacted], VenW
- [redacted]

#### Afwezig:

- Ministerie van LNV, [redacted]
- Ministerie van Economische zaken, [redacted]

### 1. opening

[redacted] opent de vergadering. Er wordt een korte voorstelronde gehouden.

### 2. verslag vorige overleg (22-03-2010)

Buiten reikwijdte

### 3. Toepassing Grexwet

Buiten reikwijdte

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## 4. Procedures, Tracéwet of Wro

Buiten reikwijdte

## 5. Scenario's voor fasering

█ geeft een korte toelichting op de verschillende faseringsscenario's die zijn uitgewerkt. Vervolgens wordt er door de aanwezigen aangegeven welk scenario de voorkeur geniet. PZH, VenW en VROM hebben een voorkeur voor optie A; een gefaseerde aanpak beginnend bij de Tjalmaweg, KLW, bypass Oostvlietpolder en de parallelstructuur en verbreding van de A4. Een scenario waarbij een oplossing wordt geboden voor de verschillende vraagstukken (woningbouw, mobiliteit en economie), die betaalbaar lijkt (in ieder geval de eerste fase) en waarbij de inpassing van de infra overeind blijft. Holland Rijnland geeft aan een voorkeur te hebben voor optie C of D, waarin in de eerste plaats wordt uitgegaan van de aanleg van het hele tracé in één keer, maar door o.a. versobering getracht de kosten in de eerste fase te drukken. Uiteindelijk zal uit de Beukenhofsessies moeten blijken welk scenario de voorkeur geniet binnen de regio.

Actie: Bekeken zal moeten worden of een BO MIRT afspraak over een eerste fase voldoende houvast biedt om groen licht te krijgen voor het mobiliteitsvraagstuk zoals dat nu speelt bij verschillende bestemmingsplannen, die om deze reden door de Raad van State "on hold" zijn gezet.

## 6. Annotatietekst agenda BO MIRT

█ geeft aan dat de annotatie zo helder mogelijk moet worden en dat er niets gekoppeld moet worden, als er geen duidelijke koppeling is. Om die reden pleit hij ervoor de voorwaarde over de RGL uit te tekst te schrappen.

Vooruitlopend op een mogelijke fasering geeft █ aan dat een beslissing over fase 2 moet worden genomen op basis van objectieve weegpunten en verzoekt iedereen mee te denken welke dit zouden kunnen zijn. Wegcapaciteit en woningbouw moeten daarin in ieder geval deel van uit maken. █ geeft aan dat voor woningbouw, de voortgang van de verstedelijkingsafspraken een goede graadmeter is. Naast de weging op basis van criteria is het van belang dat ook financiering ruim voor realisatie van een volgende fase is geregeld. Daarvoor moet worden bekeken op welke wijze nu al afspraken gemaakt kunnen worden over financiering van een volgende fase en of die financiering door alle partijen voor een bepaald moment rond moet zijn. Afspraak is om de annotatie verder aan te scherpen en tijdens de regiegroep van 19 april nogmaals te bespreken en daarin ook verder in te gaan op fasering en mogelijke financiering.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

Actie: uitzoeken wat FES criteria zijn voor financiering van dergelijke projecten en hoe daarmee kan worden omgegaan.

## **7. Rondvraag**

Vóór de Beukenhofsessie van 27 april is de wens een gesprek plaats te laten vinden tussen Eurlings en Van Dijk. Inzet van het gesprek is de concept BO MIRT annotatie. Ook is het verzoek van de provincie of de minister een ogenblik aanwezig kan zijn bij de Beukenhofsessie van 27 april.

De volgende regiegroep is conform planning op maandag 19 april. Het tijdstip wordt verschoven naar 15:30 uur. Er zal een concept voor een nieuwe annotatietekst worden voorbereid die eerst in de regiegroep zal worden besproken.



## 1.1 Scenario H

In het laatste scenario wordt gekeken welke mogelijkheden er zijn om het gehele tracé aan te leggen in de eerste fase binnen de financiële bandbreedte. De bandbreedte op basis van de toegezegde middelen bedraagt € 476.000.000 tot € 507.000.000. Uit voorgaande scenario's blijkt dat er onvoldoende middelen zijn om de Rijnlandroute volgens het Zoeken naar Balans tracé uit te voeren. Door de eerste fase in een andere inpassing te realiseren met een beperkte functionaliteit is de bandbreedte verkend. De tweede fase voltooid de onderdelen zoals met Zoeken naar Balans is ingegeven waar mogelijk.

De verbinding A4-A44 is in twee varianten uitgewerkt, waarbij de passage Voorschoten verschillend is uitgevoerd. In de eerste variant is de aanleg op maaiveld een viaduct bij de Voorschoterweg en een brug over De Vliet. De tweede variant heeft met een verdiepte ligging, een open tunnelbak (die in de tweede fase een dak krijgt) en een aquaduct onder de Vliet.

### 1.1.1 Beschrijving

#### 1 Fase 1

- Tjalmaweg, aansluiting N441 en aansluiting Valkenburg Duyfrak
- Knoop Leiden-West
- Knooppunt Maaldrift, halve aansluiting (uitvoering bovenlangs)
- Verbinding A4-A44
  - Passage Stevenshof op Maaiveld
  - Spoor kruising onderdoor
  - Wegvak Oostvlietpolder
  - Passage Voorschoten
    - 1a: realisatie op maaiveld
      - viaduct Voorschotereg
      - brug over Vliet
    - 1b: verdiepte aanleg
      - open tunnelbak
      - Aquaduct Vliet
- Knooppunt A4 (Zelden van Passe), bovenlangs
- Parallelstructuur A4
- Bypass Oostvlietpolder

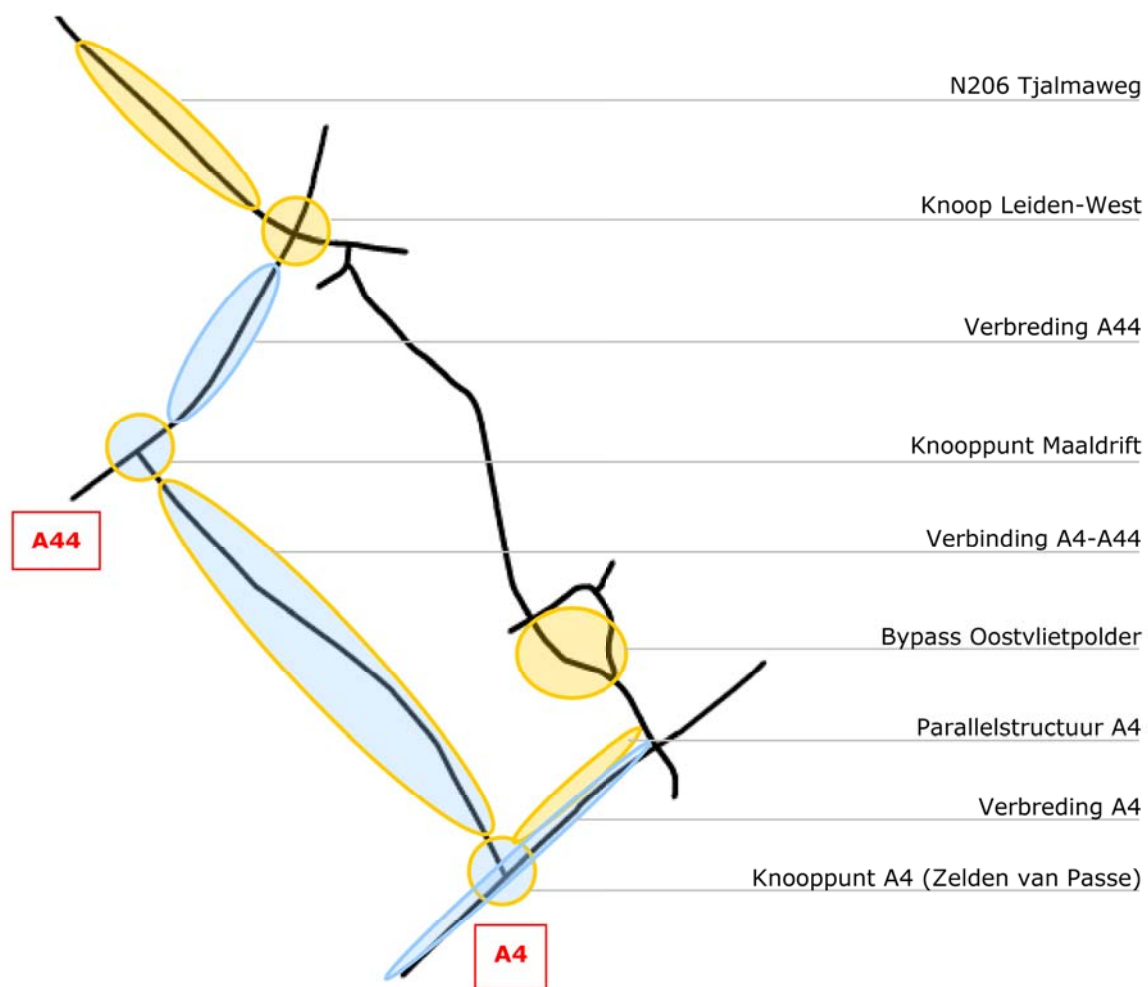
#### Fase 2

- 3<sup>e</sup> aansluiting Valkenburg
  - Knooppunt Maaldrift voltooien
  - Knooppunt A4
  - Verbreding A44
  - Verbinding A4-A44 voltooien
-



Geel = 1e fase

Blauw = 2<sup>e</sup> fase





## 1.1.2 Raming

Hieronder is een zeer grove raming opgenomen. Een aantal posten dient nog te worden geverifieerd, maar het geeft wel een beeld van de richting die de raming opgaat.

### COMBI scenario H

Inpassingsniveau 3a uit IBHR

#### FASE 1

N206 Tjalmaweg, N441+valk duyfrak		(percentage klopt niet met getal)
Knoop Leiden West		
Knooppunt Maaldrift, halve aansluiting, bovenlangs		(bovenlangs checken!) > op ■■ geschat ■■■■
Verbinding A4 - A44		
- Stevenshof op maaiveld		
- Spookruising onderdoor		
- Wegvak Oostvlietpolder (A4-Vliet)		
- Passage voorschoten, twee varianten:		
1a: maaiveld / viaduct / en brug		
Totaal		
Besparing door 2x1 uitvoering, ca kwart >		
1b: verdiept, open bak en aquaduct		(checken Haskoning)
Knooppunt A4 (Zelden van Passe)		(bovenlangs checken!, nu alle scenarios gelijk)
Parallelstructuur A4		
By-pass Oostvlietpolder		
1a		
faseringsstoelag		(aanname, onderbouwen)
Totaal 1a		
1b		
faseringsstoelag		(aanname, onderbouwen)
Totaal 1b		
<b>FASE 2</b>		
N206 Tjalmaweg, valkenburg noord		(percentage klopt niet met getal)
Knooppunt Maaldrift, halve aansluiting		
Verbreding A44		
Verbinding A4 - A44		
2a: voltooiën versie 1a		
2b: voltooiën versie 1b (dak op tunnel)		
Verbreding A4 Leiden - Den Haag		
2a		
faseringsstoelag		(aanname, onderbouwen)
Totaal 2a		
<b>Totaal 1a+2a</b>		
2b		
faseringsstoelag		(aanname, onderbouwen)
Totaal 2b		
<b>Totaal 1b+2b</b>		€ 873.366.000

Tabel x: raming Scenario H

**From:** [redacted]@minInv.nl  
**Sent:** Monday 19 April 2010 14:46:36  
**To:** [redacted]@minvenw.nl - DGMO; [redacted]@pzh.nl @hollandrijnland.net  
 [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@minvenw.nl - DGMO; [redacted]@minezk.nl OI/REB (Min. van  
 EZ); [redacted]@minvrom.nl  
**Cc:** [redacted]@minvenw.nl (via secretaresse); [redacted]@pzh.nl @minInv.nl  
 [redacted]@rvob.nl; [redacted]@minvrom.nl;  
 DGMO; [redacted]@minvrom.nl; [redacted] - DGMO; [redacted]@minvrom.nl  
 [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMO; [redacted]@infram.nl; [redacted]@minvenw.nl  
 [redacted] - DGMO; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@minvenw.nl - DGMO  
**Subject:** RE: Agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland  
 Rijnland 19 april 2010

Beste Regiegroepleden,

Het onlangs geplande tijdstip voor de Regiegroepvergadering IBHR van heden geeft problemen in mijn agenda, het overleg kan ik jammergenoeg niet bijwonen.

Op de agenda staat met betrekking tot de uit te werken varianten o.a. de vraag of het nieuwe scenario H (waarbij o.a. de verbinding A4-A44 in de eerste fase wordt gerealiseerd) kansrijk genoeg is om verder uit werken in de rapportage.

Op basis van de nu voorliggende (globale) gegevens kom ik tot de conclusie dat de verbinding A4-A44 op maaiveldniveau aangelegd wordt. Vanuit LNV heb ik steeds benadrukt dat deze ligging ongewenst is omdat de relatie stad-land daarmee aanmerkelijk verslechterd wordt. Een speerpunt in het rijksbeleid is om de toegankelijkheid vanuit de stad richting deze groene Rijksbufferzone te verbeteren. De uitvoering van scenario H betekent met de maaiveldligging een niet-omkeerbare uitwerking en staat hiermee op zeer gespannen voet. De beoordeling van de gevolgen voor de bufferzone ontbreekt ook nog in de voorstellen.

Gelet op bovenstaande verzoek ik u om helderheid over de inpassingsmaatregelen en consequenties voor de bufferzone. Indien hierover geen eenduidigheid gegeven kan worden ben ik genoodzaakt in overleg te treden met mijn minister over hoe hier verder mee om te gaan.

Met vriendelijk groet,

[redacted]

---

Dubbel met document 14

**From:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Sent:** Tuesday 27 April 2010 17:07:23  
**To:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minInv.nl; [redacted]@pzh.nl  
**RL:** [redacted]@hollandrijnland.net @rws.nl (DZH); [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minezk.nl OI/REB (Min. van EZ); [redacted]@minvrom.nl  
**Cc:** [redacted]@hollandrijnland.net (via secretaresse); [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minInv.nl; [redacted]@minvenw.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rvob.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@infram.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@rws.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Subject:** Terugkoppeling acties regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 19 april 2010

Beste regiegroepleden,

In de vergadering van 19 april j.l. zijn een tweetal acties meegegeven waarover ik bij deze terugkoppel.

Buiten reikwijdte

2 Actie: Plan een extra regiegroepvergadering eind april/begin mei.  
 Deze vergadering moet na de regio conferentie van 27 april worden gepland. Echter in de in de eerste en tweede week van mei telkens een aantal regiegroep leden met meivakantie. Dat laat 28 en 29 april over. Het is helaas niet mogelijk gebleken een tijdstip te vinden waarop met voldoende deelnemers op één van deze twee dagen een vergadering kan worden gepland. Ik stel voor dat we op deze dagen telefonisch en per e-mail elkaar informeren.

Met vriendelijke groet,

[redacted signature]

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Verzonden:** vrijdag 16 april 2010 15:00  
**Aan:** [redacted]@minInv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net @rws.nl (DZH); [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvenw.nl OI/REB (Min. van EZ); [redacted]@minvrom.nl  
**CC:** [redacted]@hollandrijnland.net (via secretaresse); [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minInv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net [redacted]@minInv.nl; [redacted]@rvob.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvrom.nl - DGMo; [redacted]@infram.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Onderwerp:** Agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 19

april 2010

Beste regiegroepleden,

Bijgaand de agenda en vergaderstukken voor de regiegroepvergadering van **maandag 19 april** a.s. van **15:30 - 16:30 uur** bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in **zaal F00.05**.

Met vriendelijke groet,



---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

**From:** [redacted]@pzh.nl, [redacted] on behalf of [redacted]  
**Sent:** Wednesday, 30 June 2010 14:19:25  
**To:** [redacted]@pzh.nl  
**Subject:** FW: Agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 30 juni 2010

**Attachments:** 100630 Agenda regiegroep IBHR.doc, agendapunt 5\_100630 Overzicht financiën fase 1-3 IBHR.xls, agendapunt 4\_100628 pva IBHR fase 4 versie 0.4\_MH.doc, agendapunt 5\_100630 notitie financiering fase 4\_IBHRdoc.doc, agendapunt 3\_afsprakenlijst IBHR BO MIRT mei 2010 29.pdf, agendapunt 3\_129 Dijkgraaf.pdf, agendapunt 3\_128 Nepperus.pdf, agendapunt 2\_100419 Verslag regiegroep.doc, agendapunt 3\_brief GS over Rijnlandroute 24 juni 2010.pdf, agendapunt 3\_Persbericht Holland Rijnland 100617.doc, agendapunt 3\_Brief TK Uitkomsten BO MIRT mei 2010.pdf, agendapunt 3\_10-06-15 Persbericht BO MIRT voorjaar 2010 (3).doc

---

**Van:** [redacted] - DGMo [mailto:[redacted]@minvenw.nl]  
**Verzonden:** maandag 28 juni 2010 21:09  
**Aan:** [redacted]@minlv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@minvenw.nl  
 [redacted] - DGMo; [redacted]@minezk.nl OI/REB (Min. van EZ); [redacted]@minvrom.nl  
**CC:** [redacted]@hollandrijnland.net (via secretaresse); [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minlv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minlv.nl; [redacted]@rvob.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@infram.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@rws.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@pzh.nl

**Onderwerp:** Agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 30 juni 2010

Beste regiegroepleden,

Bijgevoegd de agenda en vergaderstukken voor de regiegroepvergadering Integrale Benadering Holland Rijnland van **woensdag 30 juni 2010, 16:00 - 17:30 uur**. De vergadering wordt gehouden in het provinciehuis van Zuid-Holland in de **Schurvelingenzaal**.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



## PERSBERICHT

17 juni 2010

### Onderhandelingen RijnlandRoute in cruciale fase

Regio Holland Rijnland roept Tweede Kamer en provincie op door te pakken

**'Eerst bewegen, dan bouwen'. Dat is en blijft het uitgangspunt van Holland Rijnland. Met de aanleg van de basisvariant van de RijnlandRoute wordt tot op zekere hoogte aan deze voorwaarde voldaan.' Dat zegt regio-voorzitter Henri Lenferink. 'Alleen door Katwijk en de bouwlocatie Valkenburg rechtstreeks met de A4 te verbinden kan de regio haar bereikbaarheid verbeteren, de broodnodige woningbouw realiseren en de ontwikkeling van de regionale economie stimuleren.' De regio is dan ook zeer ingenomen met de inzet van gedeputeerde Van Dijk om de verbinding Katwijk – A4 mogelijk te maken.**

In de regio zijn ontwikkelingen noodzakelijk op het gebied van woningbouw en bouw van kantoren en bedrijven. Deze moeten wel bereikbaar zijn. In 2007 heeft de Tweede Kamer er bij de Minister van Verkeer en Waterstaat op aangedrongen de ontwikkelingen in Holland Rijnland in samenhang te onderzoeken, de zogenaamde Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR). De onderhandelingen die op 19 mei zijn gevoerd zijn gebaseerd op de uitkomst van dit onderzoek.

#### Basisvariant RijnlandRoute

De voorkeur van Rijk, provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland is om de RijnlandRoute in één keer, goed ingepast, met twee keer twee rijbanen tussen de A4 en Katwijk aan te leggen. Deze variant, bekend als 'Zoeken naar Balans' kost € 844 miljoen waarvan € 65 miljoen bestemd is voor de verbreding van de A4 tussen Leiden en het Prins Clausplein. Afgelopen periode is echter duidelijk geworden dat Rijk, provincie en gemeenten dit bedrag niet op korte termijn bijeen krijgen. Het tekort voor deze variant is minstens € 212 miljoen.

Lenferink: 'Niets doen is ook geen optie. Daarvoor is de druk op de woningmarkt in Holland Rijnland te groot. Het is nu al onmogelijk om ontwikkelingen in het gebied tot stand te brengen door de ondermaatse infrastructuur. Om te kunnen bouwen moet de bereikbaarheid worden verbeterd.'

Minister Eurlings en gedeputeerde Van Dijk delen dit standpunt. Vandaar dat zij hebben besloten te onderzoeken of een gefaseerde aanleg van de RijnlandRoute mogelijk is.

Niet in de laatste plaats door de inzet van gedeputeerde Van Dijk heeft minister Eurlings zich bereid betoond om de hele Rijksbijdrage beschikbaar te stellen voor een basisvariant. Hierdoor lijkt het mogelijk een basisvariant van de RijnlandRoute te realiseren, die voorziet in: het aanpassen van de aansluitingen met de A44 en de A4, het aanleggen van het nieuwe tracé ten zuiden van Stevenshof op maaiveld, het verdiept aanleggen van de weg door Voorschoten en het ontsluiten van Leiden centrum en de woningbouwlocatie Valkenburg. Voorlopig krijgt de RijnlandRoute één rijstrook per richting, met uitzondering van de Tjalmaweg, waar twee rijstroken per richting voorzien zijn.

Door te kiezen voor deze vorm van fasen is het mogelijk om zodra er meer geld beschikbaar is, de verkeerscapaciteit te vergroten. Dit door het tracégedeelte dat eerst als twee keer één rijbaan wordt uitgevoerd te verdubbelen naar de beoogde twee keer twee rijbanen. Ook de inpassing van de RijnlandRoute groeit dan mee met de uitbreiding van de verkeerscapaciteit.

Met deze vorm van fasen blijft het mogelijk om het eindbeeld te realiseren. In die zin is dit een duurzaam besluit.

**(z.o.z.)**

### **Flinke investeringen in Holland Rijnland**

Het rijk is bereid € 357 miljoen euro in de RijnlandRoute te investeren en deze vanaf het begin voor de uitvoering in te zetten. Daarnaast investeert het rijk € 65 miljoen in de verbreding van de A4 (Leiden - Prins Clausplein). De provincie en de regio Holland Rijnland dragen in totaal 210 miljoen euro bij. De provincie is bereid hiervan € 135 miljoen voor haar rekening te nemen. Aan de Holland Rijnland-gemeenten wordt een bijdrage van € 75 miljoen gevraagd, wat een verdubbeling is van het bedrag dat zij eerder hebben toegezegd. Om de basisvariant uit te kunnen voeren is nog minstens € 83 miljoen extra noodzakelijk.

In het overleg tussen minister Eurlings en gedeputeerde Van Dijk zijn ook afspraken over de RijnGouwelijk gemaakt. Eerder is door het Rijk al € 45 miljoen toegezegd. Afsproken is dat uit de grondexploitatie van de woningbouwlocatie Valkenburg nog eens € 10 miljoen beschikbaar is voor de RijnGouwelijk-West. De provincie heeft haar bijdrage verhoogd tot € 102,25 miljoen. Hierdoor resteert nu nog een tekort van € 17,25 miljoen. Ook hier zal komende maanden moeten blijken hoe dit tekort wordt opgelost.

### **RijnlandRoute slim aanbesteden**

Voor de IBHR-plannen wordt niet alleen gekeken naar de mogelijkheden om slim aan te leggen, er wordt ook gekeken naar mogelijkheden om slim aan te besteden. Bijvoorbeeld door een zogeheten PPS-contract. Dat is een samenwerking van de overheid met de aannemer waarin afspraken worden gemaakt over het einddoel en de aannemer de ruimte krijgt om dit innovatief uit te voeren. De aanbestedingsmogelijkheden worden nu onderzocht door een commissie onder leiding van [REDACTED]. De komende maanden moet blijken of deze vorm van aanbesteden een oplossing is voor het tekort van € 83 miljoen.

### **Proces**

De minister heeft een brief naar de Tweede Kamer gestuurd met alle uitkomsten van de onderhandelingen over de IBHR, die hij met gedeputeerde Van Dijk heeft gevoerd. Deze uitkomsten worden op 22 juni 2010 in de Tweede Kamer besproken. Eind 2009 nam de Tweede Kamer een motie aan waarin Eurlings wordt gevraagd te zorgen voor financiering voor de aanleg van de RijnlandRoute in één keer. In het overleg van 22 juni zal blijken hoe de Tweede Kamer reageert op de uitkomsten van het overleg tussen minister en de provincie Zuid-Holland.

De komende maanden moet blijken of een realistisch voorstel voor de basisvariant gedaan kan worden waar Rijk, provincie en Holland Rijnland zich in kunnen vinden.

De regio heeft het volste vertrouwen in de inzet van de provincie Zuid-Holland om te zorgen dat dit jaar spijkers met koppen geslagen zullen worden.

---

### **Noot voor de redactie:**

Het rapport 'Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit IBHR' vindt u via deze link:

[http://www.hollandrijnland.net/Ruimtelijke\\_agenda/ruimtelijke-ordening/randstad-urgent-project-integrale-benadering-holland-rijnland](http://www.hollandrijnland.net/Ruimtelijke_agenda/ruimtelijke-ordening/randstad-urgent-project-integrale-benadering-holland-rijnland)

In Holland Rijnland werken samen de gemeenten: Alphen aan den Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Rijnwoude, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude (totaal ongeveer 525.000 inwoners).

Meer informatie over Holland Rijnland is te vinden op: [www.hollandrijnland.net](http://www.hollandrijnland.net) of via Joke Willemsen, beleidsadviseur communicatie en strategie (071-5239061/ 06-46165071)

---



## **Plan van aanpak Uitwerking faseringsscenario's A en F**

*Onderzoeken afgesproken tijdens het BO-MIRT mei 2010*

Versie 0.4



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer

## Projectgegevens

**Titel:** Integrale Benadering Holland Rijnland – fase 4

**Versie:** Concept 0.4 voor regiegroep IBHR ter bespreking op 30-06-2010

**Datum:** 28-06-2010

**In opdracht van:** Holland Rijnland  
Provincie Zuid-Holland  
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**Uitgevoerd door:** Holland Rijnland  
Provincie Zuid-Holland  
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

# Inhoudsopgave

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>2</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Achtergrond IBHR	4
1.2 Afspraken uit bestuurlijk overleg	4
1.3 Randstad Urgent status	5
<b>2 Doel van het plan van aanpak</b>	<b>6</b>
<b>3 Aanpak</b>	<b>7</b>
3.1 Algemeen	7
3.2 Voorbereiding besluitvorming en communicatie	7
3.2.1 Haalbaar en acceptabel voorstel	7
3.2.2 Uitwerken besluitvormingsproces en communicatietraject	8
3.2.3 Uitwerking van het besluit	9
3.3 De basis op orde brengen	9
3.3.1 Ontwerpen	9
3.3.2 Kostenraming	9
3.3.3 Risicoanalyse	10
3.3.4 Verkeerskundige doorrekening (gevoeligheidsanalyse)	10
3.4 Innovatieve marktbenadering scenario F	10
3.4.1 Inrichten Quality Board	11
3.4.2 Voorbereiding	12
3.4.3 Marktconsultatie, "op zoek naar innovatie".	12
3.5 Optimalisatie scenario A	14
3.6 Public Private Comparator (PPC)	14
3.6.1 Wat is een PPC	14
3.6.2 Werkwijze PPC	15
3.6.3 Relatie PPC - marktconsultatie	17
3.7 KKBA	17
3.7.1 De validatie	17
3.7.2 Fasering	17
3.7.3 FES procedure	17
3.8 Overige activiteiten	18
3.8.1 Verhelderen verstedelijkingsafspraken (BO MIRT mei 2010)	18
3.8.2 Inzet GREX-bijdrage en mogelijkheden GREX bij andere ruimtelijke ontwikkelingen	19
3.8.3 Verhelderen bijdrageverdeling per scenario	19
3.8.4 Monitoren project RGL-West	20
3.8.5 Gate review: toelatingsexamen voor de planuitwerking	20

<b>4</b>	<b>Organisatie</b>	<b>22</b>
4.1	Opdrachtgevers en Quality Board	22
4.2	Regiegroep en werkgroep	22
	4.2.1 Relatie met PMO	23
	4.2.2 Relatie met Stuurgroep en Projectgroep RijnlandRoute	23
	4.2.3 Overige relaties	23
4.3	Tijdspad	23
4.4	Kosten	23
	<b>Bijlage 1: Planning</b>	<b>2</b>
	<b>Bijlage 2: Raming</b>	<b>3</b>
	<b>Bijlage 3: Beschrijving scenario A</b>	<b>4</b>
	<b>Bijlage 4: Beschrijving scenario F</b>	<b>6</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond IBHR

In de regio Holland Rijnland zijn een aantal projecten voorgenomen (Rijnlandroute, RijnGouwelijk, Valkenburg, Leiden Bio Science Park en Transitie Greenport Duin- en Bollenstreek, Hoofdwegennet) waarbij gemeentelijke, provinciale en rijksbelangen nauw met elkaar verweven zijn (o.a. woningbouw, topmilieu Valkenburg, clustering BioScience bedrijven, realisatie ecologische buffers, transitie van Greenport Duin- en Bollenstreek, verbetering mobiliteit). Tijdens het bestuurlijk overleg van 28 mei 2008 is besloten gezamenlijk een integraal beeld op te stellen.

Op basis van de Integrale Benadering Holland Rijnland, waarvan op 15 oktober 2009 het eindrapport is verschenen, zijn op 29 oktober 2009 door het Rijk en de provincie Zuid Holland (mede namens regio Holland Rijnland) afspraken gemaakt op basis van de gemeenschappelijke voorkeur voor het oplossingscluster *Zoeken naar Balans* uit het rapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland. Er zijn ook afspraken gemaakt tussen het Rijk en de provincie Zuid-Holland (mede namens regio Holland Rijnland) over de RijnGouwelijk-west.

Op 16 november 2009 is een vernieuwd Randstad Urgent contract getekend door de opdrachtgevers waarin afspraken voor het komende vervolgtraject zijn opgenomen.

Op 19 mei 2010 zijn in het MIRT overleg op basis van het rapport *Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit* nadere afspraken gemaakt over een aantal onderzoeken met als doel om in december 2010 tot een definitief besluit te komen over een gefaseerde realisatie van *Zoeken naar Balans*.

Het doel van het project in de komende periode is het voorbereiden van de besluitvorming over een definitieve keuze voor een faseringsscenario. Hierbij zijn nog een tweetal scenario's in beeld. Hiervoor moet een haalbaar en acceptabel voorstel worden ontwikkeld waarin het eindbeeld het uiteindelijke doel blijft.

## 1.2 Afspraken uit bestuurlijk overleg

### **Besluiten**

Rijk en regio hebben op basis van het rapport *Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit* (mei 2010) tijdens het MIRT overleg van 19 mei 2010 de volgende besluiten genomen:

- Regio, provincie Zuid-Holland en rijk doen een gezamenlijk onderzoek naar scenario F, naast de voorbereiding van scenario A, zoals uitgewerkt in het rapport "Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit", mei 2010; Een externe commissie zal hierbij adviserend optreden.
- De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het verkrijgen van het benodigde draagvlak in de regio;

- De principeafspraken van najaar 2009 blijven overeind, dat wil zeggen: uitgangspunt is een 50/50 verdeling van de kosten van het totale project;
- De gereserveerde middelen voor de verbreding A4 Leiden-Den Haag worden apart gezet (ad € 65 mln), van rijkszijde resteert dus een maximale bijdrage van € 357 mln voor de eerste fase in scenario F;
- De dekking voor het geconstateerde tekort in de bijdrage van de provincie Zuid-Holland en de regio voor fase 1 in scenario F (ad € 83 mln) moet komen uit een innovatieve aanbesteding; de mogelijkheden hiertoe worden onderzocht;
- Indien er vóór 1 december 2010 geen haalbaar en acceptabel voorstel voor scenario F of A ligt, conform bovenstaande randvoorwaarden, zal het handhaven van de genoemde rijkstoezegging worden heroverwogen;
- De bijdrage vanuit de grondexploitatie Nieuw-Valkenburg kan maximaal € 20,2 mln zijn. Het gaat hierbij om een totaalbedrag met hierin een afdracht voor de Rijnlandroute, de Rijnouwewijn-west (RGL-W) en het Regionaal Investeringsfonds. Aan dit bedrag is een voorwaarde verbonden, namelijk: een totale aaneengesloten woningbouwontwikkeling op Valkenburg met een geplande start in 2014. De planvorming van Nieuw-Valkenburg wordt onverminderd voortgezet;
- Behoudens de in het najaar 2009 toegezegde € 45 mln door de toenmalige staatssecretaris van VenW, worden er geen aanvullende rijksmiddelen beschikbaar gesteld voor de RGL-W.
- Het voorbehoud van het met gunstig gevolg doorlopen van de FES procedure is voor wat betreft de rijksbijdrage in beide scenario's van toepassing. De genoemde rijksbijdrage is inclusief BTW en BLD.

### 1.3 Randstad Urgent status

Het project maakt nog steeds onderdeel uit van het programma Randstad Urgent. De gestelde mijlpalen voor mei 2010 zijn gehaald; er zijn in Randstad Urgent verband geen nieuwe mijlpalen gedefinieerd. Het is aan een nieuw kabinet of en hoe de Randstad Urgent werkwijze wordt voortgezet.



## **2 Doel van het plan van aanpak**

Het Plan van Aanpak (PvA) beschrijft op hoofdlijnen de activiteiten en daaraan gekoppelde mijlpalen, kosten, risico's en andere projectbeheersaspecten, die in het kader van de Integrale Benadering Holland Rijnland en de RijnlandRoute in het bijzonder uitgevoerd dienen te worden.

Dit plan beschrijft de activiteiten voor de periode van mei tot en met december 2010.

Het plan beschrijft de samenhang tussen deze activiteiten en hoe deze passen in het voorbereidingsproces ten behoeve van de beoogde besluitvorming in december 2010.

Tevens beschrijft het plan hoe de belangrijkste stakeholders bij het project zullen worden betrokken.

Het PvA dient om goedkeuring te krijgen van de regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland m.b.t. de te ondernemen acties en het verkrijgen van het hiervoor benodigde budget. Hiertoe wordt dit PvA besproken in de regiegroep van 30 juni/juli 2010.

## 3 Aanpak

### 3.1 Algemeen

Om besluitvorming in december 2010 mogelijk te maken, zullen een aantal onderzoeken worden uitgevoerd en zullen op basis van de resultaten van deze onderzoeken voorstellen voor de faseringsscenario's A en F worden uitgewerkt.

Eén van de belangrijkste onderzoeken betreft het betrekken van de markt in een zoektocht naar efficiency mogelijkheden en kansen voor innovaties. Voor de begeleiding van dit onderzoek en de bewaking van de kwaliteit ervan, wordt een Quality Board opgericht. ██████████ zal worden gevraagd deze commissie voor te zitten. De Quality Board heeft een adviserende rol naar het opdrachtgeversduo, Minister Eurlings en Gedeputeerde Van Dijk. Het onderzoek zelf zal worden uitgevoerd door de werkgroep.

Tot slot is de aanpak erop gericht dat na de besluitvorming in december 2010 het project over kan gaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase/planuitwerkingsfase.

### 3.2 Voorbereiding besluitvorming en communicatie

#### 3.2.1 Haalbaar en acceptabel voorstel

Voor het eindbesluit is tijdens het MIRT overleg van mei 2010 een deadline gesteld. Voor 1 december 2010 moet er een voor scenario A en/of F een haalbaar en acceptabel voorstel liggen. Om te kunnen bepalen of een voorstel haalbaar, bespreekbaar en acceptabel is, wordt vooraf een beoordelingskader opgesteld. Dit plan van aanpak geeft hiertoe een eerste aanzet. Uiterlijk in de regiegroepvergadering van augustus/september 2010 dient het beoordelingskader te kunnen worden vastgesteld.

#### Wanneer is een voorstel haalbaar?

- De door partijen toegezegde financiële bijdragen dekken de geraamde kosten (incl. financieringskosten) van het voorstel of voor € 570 miljoen voldoende scope te realiseren.
- Een positief advies van de Quality Board

#### Wanneer is een voorstel bespreekbaar / acceptabel?

Uiteindelijk zal uit het bestuurlijk overleg tussen Rijk, provincie en regio blijken of een voorstel acceptabel is. Wel kunnen een aantal punten worden geformuleerd waaraan het voorstel minimaal moet voldoen:

- Het voorstel voldoet aan alle wettelijke eisen.
- Het voorstel bevat een niveau van inpassing waarvoor voldoende draagvlak bestaat.
- Het voorstel leidt in het eindbeeld en na de eerste fase tot een verkeerskundig functionerende situatie m.b.t. doorstroming en veiligheid.
- Er is bestuurlijke instemming voor het voorstel van regionale colleges van B&W of DB Holland Rijnland, Gedeputeerde/Provinciale Staten, het Rijk.

- De provincie is verantwoordelijk voor het verkrijgen van het benodigde draagvlak. Zij zullen een inschatting moeten maken of het voorstel op voldoende draagvlak kan rekenen om het met voldoende kans op succes door de planprocedures naar de uitvoering te brengen.

### 3.2.2 Uitwerken besluitvormingsproces en communicatietraject

Het doel van deze fase van het project tot en met december 2010 is om te komen tot een definitief besluit over de verkenningsfase. Gegeven de deadline die is gesteld in de afspraken uit het MIRT overleg en de daaraan verbonden consequentie wanneer deze niet wordt gehaald (heroverweging Rijksbijdrage) is het van groot belang dat op 1 december 2010 een voorstel op tafel ligt waarover een besluit kan worden genomen door de twee opdrachtgevers.

Wat voorkomen moet worden is dat op het allerlaatste moment nog gewijzigde of alternatieve voorstellen op tafel komen. De organisatie van het besluitvormingsproces moet er daarom op gericht zijn om op 1 december niet alleen een inhoudelijk voorstel voor een haalbaar en acceptabel scenario op tafel te hebben liggen, maar om tevens te zorgen dat de opdrachtgevers de bestuurlijke mandaten hebben om tot dit voorstel te besluiten.

Belangrijke rollen zijn weggelegd voor de regiegroep en de Beukenhof sessies. De Beukenhof sessies dienen om te bepalen wat het draagvlak in de regio is voor het voorstel. In de regiegroep komen de zienswijze van Rijk, Provincie en Holland Rijnland bij elkaar. Binnen het Rijk zal een interdepartementaal overleg worden georganiseerd om ook als Rijk op één lijn te kunnen komen.

Hieronder een aantal mijlpalen die tevens zijn opgenomen in de planning in de bijlage.

- 30 juni Regiegroep IBHR
- Augustus/september: bijeenkomst met bestuurders projectgemeenten (Beukenhofsessie) → informeren over stand van zaken (plan van aanpak, resultaat Basis op orde brengen [paragraaf 3.3]).
- November 2010: BO MIRT overleg
- 15 november: Advies van de Quality Board gereed en conceptvoorstel gereed
- 2<sup>e</sup> helft november: bijeenkomst met bestuurders projectgemeenten (Beukenhofsessie)
- 2<sup>e</sup> helft november: besluitvorming in Kabinet (FES procedure), GS en DB
- 1 december 2010: resultaten gereed, rapport opgeleverd en voorstel definitief
- medio december 2010 besluit door opdrachtgevers

Rondom de marktconsultatie (paragraaf 3.4) zal ook een extern communicatie traject moeten worden gestart. De marktconsultatie is in principe openbaar en zal de nodige aandacht krijgen in de omgeving. De eerste (publieke) reacties op de afspraken uit het MIRT-overleg geven aan dat er een noodzaak is helder te communiceren met de omgeving welke onderzoeken ny (met de markt) worden uitgevoerd. Het voorstel is om hiervoor het communicatieoverleg in te schakelen. Dit is een inmiddels "ontstaan" overleg van communicatie medewerkers van Rijk, Provincie en Holland Rijnland.

Dit communicatie overleg zal worden gevraagd een communicatie strategie op te stellen en uit te werken in een communicatieplan. Hiertoe zal aan dit overleg een communicatie adviseur worden toegevoegd met ervaring met marktconsultaties.

### 3.2.3 Uitwerking van het besluit

Om een duidelijk beeld te schetsen van de doorwerking van het te nemen besluit in de praktijk zal een concept bestuursovereenkomst worden opgesteld danwel een paragraaf met uitvoeringsbepalingen worden opgesteld. Dit moet bijdragen aan de kwaliteit van het besluit, zodat een fase overgang van de verkenning naar de planuitwerking kan plaatsvinden.

## 3.3 De basis op orde brengen

Om de vervolg onderzoeken goed uit te kunnen voeren en aan het eind van het traject een goede vergelijkingsbasis te hebben, worden de twee faseringsscenario's A en F nader uitgewerkt. Daar waar in het rapport Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit de verschillende faseringsscenario's in beeld zijn gebracht op hoofdlijnen, zal het voor de komende onderzoeken nodig zijn om een aantal zaken verder in detail uit te werken. In de bijlagen 3 en 4 is van respectievelijk scenario A en scenario F de scope weergegeven, zoals die op dit moment zijn uitgewerkt.

Op basis van de resultaten van de marktconsultatie voor scenario F en het optimaliseren van scenario A zal de behoefte ontstaan om de ontwerpen en kostenramingen aan te passen aan de wijzigingen die naar voren zijn gekomen. Een tweede ronde van ontwerp, kostenraming, risico analyse en verkeerskundige berekeningen wordt daarom voorzien in oktober.

Concreet worden de volgende werkzaamheden door Goudappel Coffeng, Advin en PRC verricht:

- Het ontwerpen van scenario F en daarvan afleiden het ontwerp voor scenario A. Op het niveau van een schetsontwerp c.q. op niveau m.e.r. (Advin);
- Kostenraming voor beide tracés (Advin);
- Probabilistische analyse kostenraming (PRC)
- Dynamische Verkeersanalyse van beide scenario's a.d.h.v. nieuwe ontwerpen (Goudappel).

### 3.3.1 Ontwerpen

Aan de hand van de scopeomschrijvingen van de beide scenario's worden schetsontwerpen gemaakt. De kruising van de RijnlandRoute met de N441 (gelijkvloers dan wel ongelijkvloers) wordt gezien in relatie tot de voorgenomen verlegging van de N206 en de ongelijkvloerse kruising bij de Molentuinweg. Het ontwerp van scenario A (inclusief aansluiting Nieuw-Rhijngeest) zal in grote lijnen voortkomen uit het ontwerp van scenario F.

Resultaat:

- |         |  |
|---------|--|
| Ontwerp | ▪ Schetsontwerpen scenario's A en F            |
|         | ▪ Rapportage met toelichting en uitgangspunten |

### 3.3.2 Kostenraming

Conform de SSK systematiek zal van beide scenario's een kostenraming worden gemaakt. Voor wat betreft scenario F is het uitgangspunt om bij de versoberde onderdelen het verschil in tussentijdse situatie en eindbeeld inzichtelijk te maken. Voorbeeld: duidelijk wordt wat een open bak (gedimensioneerd op 2x2, functioneel gebruik 2x1) bij Voorschoten kost én wat de kosten zijn van het realiseren van het eindbeeld; een gesloten bak met 2x2 rijstroken.

De SSK raming van Advin zal door PRC probabilistisch worden doorgerekend. Aan de hand van het resultaat, een probabilistische analyse is te bepalen wat de bandbreedte en overschrijdingskans van de kostenraming is. De kostenraming zal ook door RWS worden getoetst, in ieder geval op de onderdelen die het Hoofdwegennet betreffen.

Resultaat:

- Kostenraming
- SSK kostenramingen scenario's A en F
  - Rapportage met gehanteerde uitgangspunten
  - Probabilistische analyse kostenramingen

### 3.3.3 Risicoanalyse

Er zullen in samenwerking met de risicomanagement afdeling van de provincie en risicomanagement experts van Rijkswaterstaat risicosessie worden georganiseerd met de werkgroep en de projectgroep RijnlandRoute. Voor de scenario's A en F zullen aparte sessies worden georganiseerd.

### 3.3.4 Verkeerskundige doorrekening (gevoeligheidsanalyse)

Voor beide scenario's wordt een dynamische verkeersanalyse uitgevoerd worden. In eerste instantie zal een statische analyse worden uitgevoerd, waarna met de output daarvan de dynamische verkeersanalyse kan worden uitgevoerd. De uitgangspunten van het te gebruiken model worden eerst besproken met de provincie en Rijkswaterstaat gezamenlijk. Daarnaast zal per wegvak bepaald worden welke invulling wordt gegeven. In het kader van de werkzaamheden van de 2<sup>e</sup> fase m.e.r. zijn daar voorbereidingen voor verricht.

Onderdeel van dit deel van de opdracht is het bepalen van omslagpunten: op welk moment in de tijd bereikt de RijnlandRoute de top van haar capaciteit? En welke mate van ruimtelijke ontwikkeling (kwantitatief) is op dat moment mogelijk? De verkeerskundige rek in de scenario's moet inzichtelijk gemaakt worden.

De resultaten van de dynamische verkeersanalyse zullen input vormen voor de op te stellen KKBA's.

Resultaat:

- Verkeer
- Dynamische verkeersanalyse scenario's A en F
  - Rapportage met toelichting, uitgangspunten en analyse op de uitkomsten

## 3.4 Innovatieve marktbenadering scenario F

De innovatieve markt benadering bestaat uit een aantal stappen:

- Inrichten Quality Board
- Voorbereiding
- Marktconsultatie
- 

### 3.4.1 Inrichten Quality Board

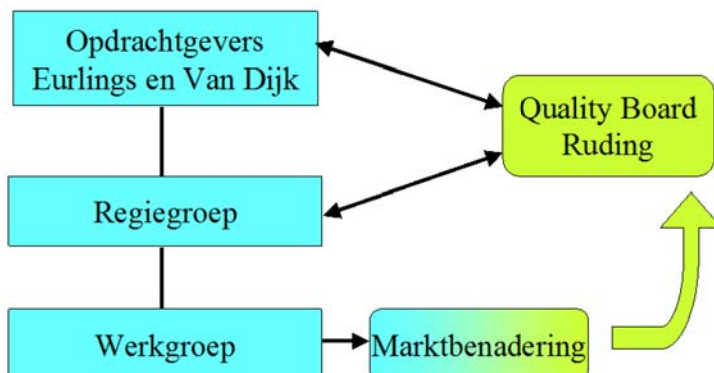
De marktbenadering zal worden begeleid door een commissie (Quality Board) onder leiding van

Een commissie met leden van dit kaliber schept vertrouwen aan de marktzijde dat de marktbenadering serieus wordt aangepakt en de resultaten ervan rechtstreeks door de commissie aan de opdrachtgevers zullen worden gerapporteerd, voorzien van een advies. Het advies van de commissie is voor de opdrachtgevers een kwaliteitsborging met betrekking tot de haalbaarheid van de door de markt ingediende ideeën.

Dit betekent een dialoog naar de markt die zeer gevoelig is en nauwkeurig dient te verlopen. Om dit te realiseren is exposure door de inzet van bijvoorbeeld van groot belang.

Het project RijnlandRoute kent een drietal niveau's qua organisatie: Bestuurlijk, Ambtelijk → regiegroep en werkgroep . De activiteiten in het kader van de marktbenadering (paragraaf 3.4.3) dienen integraal gemonitord / gecoördineerd te worden door deze niveau's.

Organisatorisch kan dit afgekaderd worden door de instelling van een Raad van Advies, waarin personen vertegenwoordigd zijn die a) veel ervaring hebben met grootschalige projecten, b) veel ervaring hebben met besluitvormingsprocessen in complexe bestuurlijke omgevingen en c) een goed netwerk hebben in zowel het publieke als het private domein.



Figuur 1: positionering Quality Board

De **Quality Board** wordt ingesteld door het Bestuurlijke niveau en stemt af met het ambtelijke en operationele niveau. De Quality Board staat onder leiding van [REDACTED] Periodiek overlegt het ambtelijke niveau in de regiegroep de voortgang en de resultaten van de marktbenadering met de Quality Board. Deze geeft adviezen (gevraagd en ongevraagd) en vormt de adviserende link tussen het bestuurlijke en ambtelijke niveau. Daarbij meldt ze haar bevindingen aan het bestuurlijk niveau.

Ook functioneert de Quality Board als een soort uithangbord naar de buitenwereld, lees de private sector. In dit kader zal het met name een rol spelen in het spoor marktbenadering. Leden van de Quality Board hebben veel ervaring met dit soort projecten:

[REDACTED]

Het is te overwegen om bij één of twee vergaderingen van de commissie een juridisch expert aan te laten schuiven. [REDACTED]

#### 3.4.2 Voorbereiding

In de voorbereiding worden marktpartijen gezocht/evt. geselecteerd die aan de marktconsultatie kunnen en willen meedoen. Dit zal in overleg met de Quality Board worden uitgewerkt. Hiertoe zullen gesprekken worden gevoerd met o.a. het kenniscentrum PPS van Rijkswaterstaat en kan wellicht via Bouwend Nederland een oproep worden gedaan.

Onderdeel van de voorbereiding is tevens de in paragraaf 3.3 beschreven activiteiten om scenario F degelijk uitgewerkt te hebben en alle benodigde gegevens (ontwerp, kosten, risico's verkeersgegevens) voor handen te hebben. Voor een succesvolle marktconsultatie moet met de markt kunnen worden gecommuniceerd over de achtergronden van het ontwerp. Hiertoe wordt gebruik makend van de principes van **Systems Engineering** een eisen- en objectenboom opgesteld. Hierdoor worden de ontwerpkeuzes die tot nu toe zijn gedaan inzichtelijk gemaakt, en kan een marktpartij goed volgen waarom we de dingen gekozen hebben die gekozen zijn. Dit dient als inspiratie voor de zoektocht naar alternatieve keuzes en de mogelijkheden/kansen die hieruit ontstaan. Wel moet worden gezocht naar een wijze om pragmatisch de eisen en objectenboom op te stellen op basis van de bestaande ontwerpen.

#### 3.4.3 Marktconsultatie, "op zoek naar innovatie".

Een vroege marktbenadering kan de publieke partijen helpen zich een oordeel te vormen over de mogelijkheden van de private markt en in concreto inzicht geven in de mogelijkheden tot efficiency bij de private markt en de bijbehorende risicoverdelingen. In de praktijk vinden dit soort marktconsultaties vaker plaats, ruim voordat überhaupt een aanbestedingprocedure wordt opgestart.

In de marktconsultatie zullen aannemers(combinaties) aan kunnen geven of zij kansen zien om met het nu beschikbare budget de RijnlandRoute volgens Scenario F aan te leggen. Daarbij worden ze nadrukkelijk uitgedaagd om (vooral) meer inpassingsmaatregelen aan te bieden. De aannemers(combinaties) zullen de randvoorwaarden, aannames en keuzes, inzichtelijk gemaakt in de eisen- en objectenboom, "challenges" op zoek naar mogelijkheden om de kosten omlaag te brengen, zonder dat de daarvoor aan te passen randvoorwaarde, aannames of keuzes leidt tot een ongewenste situatie of onbeheersbaar risico. Er is dus sprake van een dynamische interactie tussen marktpartij en projectorganisatie. De volgende vragen staan daarbij centraal:

- 1) welke belangrijkste risico's of onzekerheden zitten in het bestaande ontwerp/scenario?
- 2) welke mogelijkheden zijn er om deze risico's / onzekerheden te mitigeren?
- 3) welke belangrijkste kansen zitten er in het bestaande ontwerp/scenario?
- 4) welke mogelijkheden zijn er om deze kansen te verzilveren?

De marktbenadering kan bestaan uit een volgend activiteitenschema:

- Startmeeting:  
In een startmeeting o.l.v. van [REDACTED] worden de grootste bouwbedrijven uitgenodigd. Dit dient openbaar te gebeuren ivm toekomstige aanbestedingen. In deze meeting wordt informatie over het project gegeven (tracé, inpassingen, problematiek etc...). Tevens worden de bouwbedrijven uitgenodigd om mee te denken aan efficiency oplossingen. Dit gebeurt in de vorm van een uitnodiging tot een 1 op 1 gesprek. Deze startmeeting wordt indien haalbaar bij voorkeur nog voor de zomer gehouden. De startmeeting is openbaar en hiertoe zal een aankondiging worden gedaan. Een aantal partijen zal rechtstreeks worden uitgenodigd. Er zullen gesprekken worden gehouden met het kenniscentrum PPS, Bouwend Nederland en andere projectorganisaties die een vergelijkbare marktconsultatie hebben gehouden om een overzicht te krijgen van potentieel geschikte en geïnteresseerde bedrijven.
- 1 op 1 gesprekken met marktpartijen:  
Door de projectorganisatie worden 1 op 1 gesprekken gevoerd met de partijen die aangegeven hebben mee te willen denken. Gestreefd wordt naar een aantal van 3 – 5 partijen waarmee verder zal worden gesproken. De exacte inhoud van deze gesprekken dient uiteraard nog bepaald te worden, maar de invulling stemt heel nauw. Marktpartijen zullen zeker niet het achterste van hun tong willen laten zien, terwijl het project daar eigenlijk wel naar op zoek is. Inhoud dient nauw bepaald te worden door het projectteam en de Quality Board.  
Afhankelijk van het resultaat van deze gesprekken kunnen eventueel vervolg gesprekken worden gepland om tussendoor "huiswerk" te kunnen maken. Voor de inspanningen die deze marktpartijen verrichten zal een beperkte vergoeding worden gegeven.  
Vanuit de werkgroep zit een team aan tafel met daarin voldoende expertise op het gebied van techniek, randvoorwaarden van het project en beleid, financiën, proces van een marktconsultatie.
- Plenaire sessie uitkomsten:  
Alle partijen (ook de partijen die niet aan de 1 op 1 sessies hebben meegedaan) krijgen een terugkoppeling betreffende de bevindingen, o.l.v. [REDACTED]. Het is belangrijk dat dit plenair gebeurt in verband met level playing field regels. Ook deze bijeenkomst zal openbaar zijn en worden aangekondigd.



## 3.5 Optimalisatie scenario A

Scenario A wordt op dit moment door de regio niet acceptabel gevonden. De belangrijkste reden is dat na uitvoering van de eerste fase en zonder zicht op de uitvoering van de tweede fase, nieuwe knelpunten zullen ontstaan, met name in Leiden. Daarnaast biedt de eerste fase onvoldoende toegevoegde waarde om de ontwikkeling in de regio (woningbouw, werkgelegenheid) substantieel mogelijk te maken.

Aan de andere kant lost de eerste fase van scenario A wel een aantal van de bestaande knelpunten op. Mocht scenario F niet mogelijk blijken wordt de overweging scenario A of "niets doen". Dit werkspoor is er op gericht om het huidige plan voor de eerste fase van scenario A zodanig te optimaliseren, dat dit te verkiezen valt boven "niets doen".

Voor deze optimalisering worden de volgende denkrichtingen gezien:

- Onder welke voorwaarde kan het draagvlak voor scenario A worden vergroot.
- Welke aanvullende maatregelen kunnen de negatieve effecten van de eerste fase van scenario A verminderen
- Welke afspraken kunnen worden gemaakt om de ontwikkeling van de regio te "remmen" zo lang er geen zicht is op de tweede fase.
- Onder welke voorwaarden heeft de regio voldoende vertrouwen dat de 2e fase van A er zal gaan komen en op welke termijn. Wat is er voor nodig om dit vertrouwen aan rijk en regio kant te bewerkstelligen.

Er zullen een aantal engineeringssessies per onderdeel van het traject worden gehouden waarin telkens één of meerdere van deze denkrichtingen centraal staan. De samenstelling van de deelnemers per sessie zal verschillen. Deze actie wordt in samenwerking met de projectgroep Rijnlandroute uitgevoerd.

De ideeën die worden gegenereerd kunnen tussentijds zonodig nader worden uitgewerkt of worden doorgerekend (kosten, verkeerseffecten e.d.). Kaderstellend voor optimalisatie zijn uiteraard de afspraken in BO MIRT.

## 3.6 Public Private Comparator (PPC)

### 3.6.1 Wat is een PPC

De PPC is bedoeld om te onderzoeken welke aanbestedingsvorm de meest geschikte is gegeven het ontwerp, het beschikbaar zijn van het budget in de tijd en de verdeling van de risico's over publieke en private partijen. In de PPC wordt de publieke referentie (uitgaande van een bewezen aanpak (separaat bouwcontract obv RAW/DC en afzonderlijke onderhoudscontract)) vergeleken met de mogelijke innovatieve contractvormen (bv. DBFM). De vergelijking is gebaseerd op de complete levensduur van het project, waarbij alle kosten, opbrengsten en risico's (o.b.v. een netto contante waarde berekening) worden meegenomen. De PPC resulteert in een uitkomst. De kwaliteit van de PPC is afhankelijk van de kwaliteit van de inputgegevens. Een gedegen onderbouwing en validatie van de inputgegevens is daarbij een belangrijk randvoorwaarde. Het goed opstellen van een PPC zorgt ervoor dat in latere stadia binnen en buiten de projectorganisatie de voor- en nadelen van PPS goed geborgd zijn.

### 3.6.2 Werkwijze PPC

Het opstellen van een PPC verloopt volgens een viertal modules als weergegeven in onderstaande figuur:



Hieronder volgt op hoofdlijnen een beschrijving van de vier modules.

#### **Module 1: Opstellen startnotitie**

Het is van belang op voorhand een startnotitie op te stellen. Belangrijk bij het opstellen van deze startnotitie zullen de projectaannames zijn (vaststellen scope). Om een breed draagvlak te creëren omtrent de projectscope is het van het belang de aan het project gelieerde stakeholders bij het opstellen van de startnotitie te betrekken.

Er zal duidelijk gedefinieerd worden welke contractvarianten en fysieke uitvoeringsvarianten onderling vergeleken worden en in de analyse worden betrokken. De vergelijking zal plaatsvinden op de drie hoofdaspecten tijd, geld en risico's.

De fysieke uitvoeringsvarianten worden mede gebaseerd op de uitkomsten van de te organiseren marktconsultatie. Parallel aan de projectaannames wordt vastgesteld op welke aspecten de varianten vergeleken worden en welke bronnen en aannames daarbij gehanteerd zullen worden.

#### **Module 2: Kwalitatieve analyse**

De kwalitatieve analyse is gericht op de vergelijking tussen de contractvormen die in de eerste module beschreven zijn. De verschillen tussen de contractvormen worden geïnventariseerd voor de voorbereidings-, transactie-, realisatie- en onderhoudsfase van de RijnlandRoute. In de voorbereidings- en de transactiefase gaat het bijvoorbeeld om verschillen in tijd en kosten, maar ook om aspecten van marktwerking en onderhandelen en de opbouw van de organisatie die daarvoor nodig is. In de realisatiefase spelen effecten van lifecyclemanagement, mogelijke proces- en productinnovaties, financiële prikkels en contractbeheersing een rol. In de beheer- en onderhoudsfase zijn flexibiliteit, schaalvoordelen en de mate van beschikbaarheid van de weg belangrijke aandachtspunten.

In deze module worden drie stappen onderscheiden.

- het beschrijven van de kosten-, opbrengsten- en risicoposten. Bij de Rijnlandroute zal de nadruk liggen op de kosten- en risicoposten. Opbrengsten zullen een marginale rol spelen (bijv. gebiedsontwikkeling), zoals studies tot nog toe hebben uitgewezen. In samenwerking met de partijen die de kostenramingen, marktconsultatie en risicoanalyse verzorgen, wordt per fase een overzicht gemaakt van relevante kosten- en opbrengstposten en de bijbehorende risico's. Bij de kwalitatieve beschrijving van de diverse posten wordt eveneens de koppeling gelegd met de uitkomsten van de marktconsultatie.
- Nadat alle kosten-, opbrengsten-, en risicoposten zijn benoemd worden in de tweede stap per post de verschillen geanalyseerd tussen de verschillende in module 1 gedefinieerde varianten. Bij de verschillen wordt in deze fase kwalitatief aangegeven hoe de contractvarianten ten opzichte van elkaar scoren, en waar mogelijk of het gaat om een verschil in tijd en/of in geld.
- De derde stap bestaat uit het beoordelen van de verschillen en het trekken van de eerste conclusies. De resultaten van deze stap zullen ook voorgelegd worden aan het expertteam dan wel Quality Board.

### **Module 3: Kwantitatieve analyse**

In de eerste stap van deze module wordt een kwantitatief overzicht gegeven van de kosten en opbrengsten en risico's bij de publieke uitvoeringsvariant. De aangeleverde gegevens met betrekking tot bouw- en overige kosten en de beschikbare risicoanalyse zullen gereviewed worden. Er wordt nagegaan of de kosten zich bevinden binnen de bandbreedte zoals die voor de diverse kostenposten gehanteerd wordt. Daarnaast zullen de ontvangen kostenramingen verder worden aangevuld met bijvoorbeeld kosten ten aanzien van onderhoud en zogenaamde verborgen kosten (zoals kosten ten behoeve van voorbereiding en contractbeheersing). Hierbij wordt gebruik gemaakt van bij vergelijkbare projecten beschikbare kennis en ervaring. De kosten, opbrengsten en risico's van alle gedefinieerde varianten zullen op eenzelfde manier worden geraamd.

In de tweede stap worden de verschillen tussen de publieke (traditioneel of DB) en PPS uitvoering gekwantificeerd, waarna de kosten, opbrengsten en risico's van het project bij PPS uitvoering worden geschat. De bedragen bij beide uitvoeringsvarianten worden door middel van een kasstromenoverzicht in de tijd uitgezet en teruggerekend naar de contante waarde ten behoeve van de onderlinge vergelijkbaarheid. Voor belangrijke aannames wordt door middel van een gevoeligheidsanalyse aangegeven tot welke bandbreedtes in de uitkomsten deze leiden.

### **Module 4: Eindrapportage PPC**

In de separaat op te stellen eindrapportage wordt een beschrijving gegeven van het proces dat doorlopen is om de PPC op te stellen. De belangrijkste verschillen tussen de contractvormen zullen in de vorm van een matrix met toelichting beschreven worden. De resultaten van de kwantitatieve analyse worden gepresenteerd in de vorm van een financieel overzicht van de kasstromen van de onderzochte contractvormen en een vergelijking op basis van de contante waarde berekeningen.

In de eindrapportage worden conclusies gepresenteerd ten aanzien van de financiële meerwaarde van de contractvormen ten opzichte van elkaar. De aanbevelingen worden verwerkt in het eindadvies dat zal leiden tot de gevraagde keuze voor een financieringsconstructie met bijbehorende contractvorm. Daarnaast wordt in de eindrapportage eveneens beschreven op

welke wijze de mogelijke meerwaarde van de keuze het best kan worden gewaarborgd. Het benoemen van de kritische succesfactoren en het concreet beleggen van bepaalde verantwoordelijkheden bij personen vormen hierbij een belangrijk onderdeel.

### 3.6.3 Relatie PPC - marktconsultatie

Het marktconsultatieproces zal leiden tot belangrijke informatie voor de PPC. Deze informatie betreft met name optimaliseringsmogelijkheden in ontwerp (en dus scope), prijs en beheer en onderhoud. De output van de marktconsultatie zal derhalve dienen als input voor de PPC.

## 3.7 KKBA

Er is een KKBA opgesteld voor de voorkeursvariant Zoeken naar Balans. Deze geeft een licht positieve waarde, maar uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat deze in voorkomende situaties ook negatief kan worden. De KKBA ging uit van een realisatie in één keer. Nu zal nagegaan moeten worden wat de effecten zijn van faseren op de KKBA. Dit zal zowel voor scenario A als voor F moeten worden gedaan. Daarna zal de FES procedure moeten worden doorlopen.

### 3.7.1 De validatie

Bij het opstellen van de KKBA voor Zoeken naar Balans is gebleken dat de methode volgens de richtlijnen geen plausibel resultaat opleverde. Dit zat in de analysemethode van de verkeersmodelberekeningen. Er is in overleg met een aantal experts van Rijkswaterstaat, DGMO en Goudappel een alternatieve rekenmethode toegepast die wel plausibele resultaten gaf. Om deze alternatieve methode breed geaccepteerd te krijgen (mede voor de FES procedure) zal deze methode door een andere onafhankelijke expert moeten worden gevalideerd. Hiervoor zal het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) worden benaderd.

### 3.7.2 Fasering

Er is nog weinig bekend over de wijze waarop omgegaan moet worden met fasering in een KKBA. Zeker wanneer de latere fase(n) van een faseringsscenario nog onzeker zijn. Om draagvlak en richting te krijgen voor de aanpak zal de begeleidingsgroep van de KKBA die ook eerder betrokken is geweest (2009) wederom worden opgestart.

Indien het nodig is te rekenen met de effecten van fasering, zullen ook modelberekeningen moeten worden uitgevoerd. Dit kan worden gecombineerd met de verkeersanalyses die worden uitgevoerd in het kader van het op order brengen van de basis (paragraaf 3.3).

Dit vraagt dan om inzet van externe bureaus: Goudappel Koffeng ten behoeve van de verkeersberekeningen en RIGO voor het actualiseren / ombouwen van de KKBA.

### 3.7.3 FES procedure

De insteek van de FES procedure zal later worden bepaald. Het is namelijk een kip-ei discussie wat er eerst moet zijn, het zicht op de financiering of het besluit over het project. Het is in de FES procedure moeilijk gebleken een aanvraag te starten wanneer het besluit nog niet duidelijk

is. Aan de andere kant is het streven om het voorbehoud van het nog moeten doorlopen van de FES procedure te kunnen schrappen, waarmee het besluit aan kracht wint.

Daarnaast is het afhankelijk van een aantal factoren of de aanvraag van de FES middelen voor het totaal moet worden gedaan of alleen voor de eerste fase.

Om hier een keuze voor te kunnen maken zal intern VenW worden overlegd met de financiële afdeling. De resultaten van de KKBA zullen hierop van invloed zijn.

De planning wordt voor een groot deel bepaald door de planning van de FES procedure van het Rijk, waarvoor de KKBA de belangrijkste input vormt.

Uitgaande van zes weken beoordeling/second opinion, en daarop volgende de behandeling in CPO/ICRE/REKI zijn de volgende data van belang om nog voor 1 december 2010 de procedure te kunnen doorlopen.

- stukken aan secretariaat ICRE zenden: *maand 1*
- klankbordgroep: 1 week
- 6 weken beoordeling: ...
- aanleveren stukken: 1 week
- CPO: begin november
- ICRE: medio november
- REKI: eind november / begin december

## 3.8 Overige activiteiten

### 3.8.1 Verhelderen verstedelijkingsafspraken (BO MIRT mei 2010)

In de Verstedelijkingsafspraken Holland Rijnland, staat onder meer het volgende:

6. *De regio heeft in de MIRT afspraken over de Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR) in oktober 2009 aangegeven op welke wijze en onder welke condities de ontwikkeling van het Zuidvleugel icoon Valkenburg wordt verzekerd (zie bijlage I). Daarin wordt uitgegaan van de volledige realisatie in één keer, dat wil zeggen ongefaseerd. Wanneer toch sprake mocht zijn van fasering binnen de IBHR, bijvoorbeeld wanneer er afspraken worden gemaakt over scenario's waarin slechts een deel van de Rijnlandroute wordt aangelegd, dan kan dat negatieve effecten hebben op de verstedelijking in de regio. Deze effecten zijn afhankelijk van het gekozen scenario of de gekozen variant, maar kunnen effect hebben op zowel de kwaliteit als de kwantiteit van de verstedelijking.*

Belangrijk is om meer zicht te krijgen op de effecten van fasering op de verstedelijking in de regio. Oftewel, wat is er wel en niet mogelijk. De twee belangrijkste belemmeringen voor verdere verstedelijking in de regio zijn toenemende congestie en de fijnstofproblematiek. Dat is immers de reden dat de Rijnlandroute aangelegd wordt.

Voorstel is om te komen tot de volgende aanpak:

- In beeld brengen van de effecten (congestie) in de periode 2010 – 2025, op basis van de verkeerskundige analyses (paragraaf 3.3.4) voor de volgende situaties:
  - Autonome groei (dus geen Rijnlandroute)
  - Referentie-scenario (Rijnlandroute in één keer)
  - Scenario A

- Scenario F
- Deze bovenstaande aspecten zitten in het item verkeerskundige doorrekening.
- Zicht op alle woningbouwprojecten in de periode 2010 – 2025 in de regio: via de regio en de gemeenten (monitor)
- Bepalen van de relatie woningen en congestie (verslechterd deze verhouding of niet?), en kijken naar de grenswaarden van fijnstof waarbinnen nog mag worden gebouwd
- Bijeenkomsten met gemeenten om de effecten van de verschillende modellen te bepalen: Wat kan er wel en niet worden gebouwd in de nabije omgeving van de Rijnlandroute?
- In de tekst hierboven over de verstedelijkingsafspraken wordt gezegd dat een gedeeltelijk gerealiseerde Rijnlandroute negatieve gevolgen kan hebben op verstedelijking in de regio. Hierbij moet ook rekening gehouden worden dat van alle woningbouwplannen in de regio Holland Rijnland, wellicht een substantieel deel uiteindelijk doorgang zal vinden. Niet de hele programmering wordt uitgevoerd in de praktijk. Nader moet worden onderzocht wat dit concreet betekent.

### 3.8.2 Inzet GREX-bijdrage en mogelijkheden GREX bij andere ruimtelijke ontwikkelingen

Afspraak in het BO MIRT is dat er 20,2 miljoen euro vanuit de woningbouwlocatie Nieuw Valkenburg naar de Rijnlandroute en RijnGouwelijk-West vloeien. Ondertussen is duidelijk geworden dat er in eerdere afspraken reeds 10 miljoen is toegezegd door de ROVB aan de gemeente Katwijk, t.b.v. het RIF. Dus dat betekent dat er 10,2 miljoen euro resteert t.b.v. IBHR. Nagegaan dient te worden hoe dit bedrag nu wordt ingezet, voor de RijnlandRoute of voor de RijnGouwelijk.

Ook is belangrijk om te weten of er mogelijk ook een GREX-bijdrage te verwachten valt van andere, grote regionale woningbouwprojecten. Uitgezocht moet worden of deze bijdrage reeds verwerkt is in de mogelijke (extra) regionale investering van 37,5 miljoen.

### 3.8.3 Verhelderen bijdrageverdeling per scenario

In het MIRT overleg zijn afspraken gemaakt op bestuurlijk niveau waaruit een bijdrage verdeling voor de verschillende scenario's is af te leiden. In de praktijk kunnen dit soort afspraken nog wel eens verschillend worden geïnterpreteerd door partijen. Het is daarom belangrijk deze verdeling zo concreet mogelijk uit te werken, zodat voor alle partijen duidelijk is wat deze verdeling voor hen betekent.

Daarnaast kunnen een aantal inzichten als gevolg van de geplande onderzoeken nog wijzigen (bijv. een nieuwe kostenraming). Deze wijzigingen dienen in het licht van de bestuurlijke afspraken te worden opgenomen in de concrete uitwerking van de verdeling.

Er is een eerste concept overzicht opgesteld direct na het MIRT overleg. In een overleg met de financiële experts van Rijk, Provincie en Holland Rijnland zal worden besproken of dit overzicht "alle vragen beantwoord". Deze groep wordt daarna in ieder geval nog twee keer bij elkaar geroepen. In oktober om de impact van de onderzoeken en marktbenadering te bespreken en begin december om de opgestelde voorstellen ten behoeve van de besluitvorming te bespreken .

#### 3.8.4 Monitoren project RGL-West

De marktbenadering scenario F en mogelijk ook de optimalisatie scenario A kunnen raakvlakken met de RijnGouwelijn-West opleveren. Daarom zal periodiek overleg met Peer Rooijmans worden gehouden om dit raakvlak te managen.

#### 3.8.5 Gate review: toelatingsexamen voor de planuitwerking

Eén van de veranderingen van de Sneller-en-Beter-aanpak is de brede verkenning die uitmondt in één gedragen voorkeursbeslissing. Deze voorkeursbeslissing moet een stabiele en korte planuitwerkingsfase inluiden met nog maar één alternatief. Dat stelt hoge eisen aan de kwaliteit van die beslissing.

##### Waarom een toets voor de planuitwerking ?

Bij de start van de planuitwerkingsfase verricht Rijkswaterstaat een "intake" voor wegen- en waterprojecten. In de voorafgaande verkenning lag de verantwoordelijkheid bij de beleidskern van het Ministerie van V&W of bij een decentrale overheid. Alvorens de opdracht voor de planuitwerkingsfase te aanvaarden, wil Rijkswaterstaat de uitvoerbaarheid en kwaliteit van een voorkeursbesluit toetsen. Met deze toets kan RWS een verwachting uitspreken over de stabiliteit, de doorlooptijd en de kosten van de planstudiefase. Hiermee kunnen teleurstellingen in de toekomst worden voorkomen omdat er bijvoorbeeld te optimistisch is geraamd of gepland.

##### De Gate Review

Het instrument dat Rijkswaterstaat hiervoor al enige tijd hanteert is de zogenaamde "Gate Review". De Gate Review omvat een systematisch onderzoek, dat uitwijst of de projectbeheersing van aanlegprojecten van voldoende kwaliteit is om door te gaan naar de volgende fase. Een Gate Review wordt uitgevoerd door een team van deskundigen van Rijkswaterstaat – in sommige gevallen aangevuld met externe adviseurs. Aspecten die het Reviewteam bekijkt zijn onder meer:

- Scope: is de voorkeursbeslissing specifiek genoeg? Zijn de beoogde projectkenmerken op een voldoende detailniveau vastgelegd?
- Planning: is de planning van het project realistisch/haalbaar en is voldoende rekening gehouden met mee- en tegenvallers.
- Geld: is er een reële en volledige inschatting gemaakt van kosten en beheersing daarvan.
- Organisatie: is de projectorganisatie goed georganiseerd om gesteld te staan voor de volgende fasen
- Kwaliteit: is de kwaliteit voldoende, wordt voldaan aan wet- en regelgeving en zijn verplichte juridische stappen goed doorlopen.

Kortom: met de Gate Review wordt een project grondig doorgelicht. Het is vergelijkbaar met een eindexamen, waarbij je kunt slagen (groen licht), zakken (rood licht) of herexamen moet doen (oranje licht).

##### Aanpassing Gate Review aan Sneller en Beter

De bestaande Gate-Review-toets wordt momenteel aangepast aan de doelen van "Sneller en Beter". Eén van de nieuwe elementen van de toets is de vraag of de voorkeursbeslissing

voldoende specifiek is. Is er inderdaad één alternatief gekozen, zijn alle keuzes gemaakt die in deze fase gemaakt moeten worden? De achterliggende gedachte is dat losse eindjes niet bevorderlijk zijn voor de stabiliteit van de planuitwerkingsfase Een voorkeursbeslissing met teveel losse eindjes zal daarom leiden tot een "rood licht" bij de Gate-review.

In de zomer zal een preview worden gehouden, waarmee inzicht ontstaat in de huidige stand. Er kunnen dan nog een aantal acties worden ondernomen. De formele Gate review zal in november/december worden gepland.



## 4 Organisatie

### 4.1 Opdrachtgevers en Quality Board

Het opdrachtgevers duo blijft de Minister Eurlings en de gedeputeerde Van Dijk. Zij zijn verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit in december 2010.

Zij stellen een **Quality Board** in (onder leiding van [REDACTED]) om een advies te krijgen over de resultaten van de marktbenadering.

Periodiek overlegt de regiegroep de voortgang en de resultaten van de marktbenadering met de Quality Board. Deze geeft adviezen (gevraagd en ongevraagd) en vormt de adviserende link tussen het bestuurlijke en ambtelijke niveau. Daarbij meldt ze haar bevindingen aan het bestuurlijk niveau.

### 4.2 Regiegroep en werkgroep

#### Regiegroep

De regiegroep blijft wat samenstelling betreft ongewijzigd. De rol van de regiegroep is om de werkgroep te sturen en de besluitvorming in december 2010 voor te bereiden. De samenstelling van de regiegroep is:

VenW: [REDACTED] (Voorzitter)  
VROM: [REDACTED] / [REDACTED]  
Provincie: [REDACTED]  
Holland Rijnland: [REDACTED]  
LNV: [REDACTED]  
EZ: [REDACTED]  
Rijkswaterstaat: [REDACTED]

#### Werkgroep

De werkgroep blijft in dezelfde samenstelling als de vorige fase functioneren. Vanuit deze werkgroep die eens in de twee weken bijeen komt worden de activiteiten uit dit plan van aanpak gecoördineerd en uitgevoerd. De samenstelling van de werkgroep is:

VenW: [REDACTED]  
[REDACTED]  
Rijkswaterstaat: [REDACTED]  
VROM: [REDACTED]  
Provincie: [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
Holland Rijnland: [REDACTED]  
LNV: [REDACTED]  
MinVenW, DRV [REDACTED]  
Provincie: [REDACTED]

#### 4.2.1 Relatie met PMO

Het projectmanagers overleg (PMO) waarin alle projectmanagers van de betrokken projecten in de regio zitten zal worden geïnformeerd over de ontwikkelingen van de acties.

#### 4.2.2 Relatie met Stuurgroep en Projectgroep RijnlandRoute

Er leeft momenteel onvrede bij de wijze waarop de projectgemeenten ambtelijk aangehaakt zijn op het gehele proces. Het voorstel is om op regelmatige basis risico en reflectie sessies met de projectgroep RijnlandRoute in te plannen. De stuurgroep RijnlandRoute zal gericht bijeengeroepen worden wanneer resultaten te melden zijn.

#### 4.2.3 Overige relaties

De begeleidingsgroep KKBA uit de vorige projectfase zal voor de komende fase weer bijeen worden geroepen.

### 4.3 Tijdspad

In de bijlage 1 is een planning opgenomen van de verschillende activiteiten, genoemd in dit plan.

### 4.4 Kosten

In bijlage 2 is een raming opgenomen van de verschillende activiteiten die niet door de werkgroep zelf of in te zetten collega's uit te voeren zijn.

## Bijlage 1: Planning

Activiteit	2010											2011
	mei	juni	juli	augustus	september	oktober	november	december	januari			
<u>De basis op orde brengen</u>												
Ontwerpen												
Kostenramingen												
Risicoanalyses												
Verkeerskundige analyses												
<u>Marktbenadering scenario F</u>												
Vorbereiding / selectie												
startbijeenkomst												
één op één gesprekken												
Plenaire sessie												
advies Quality Board												
Voorstel gereed												
<u>Optimalisatie scenario A</u>												
werksessies												
voorstel gereed												
<u>PPC</u>												
voorstel PWC												
<u>KKBA</u>												
validatie												
fasering												
FES procedure												
<u>Overige activiteiten</u>												
verstedelijkingsafspraken												
Grexxwet												
Bijdrage verdeling												
RGL-west												
Gate preview / review RWS												
Bestuursvereenkomst												
<u>Proces en communicatie</u>												
ambtelijke bijeenkomsten (projectgroep RLR)												
Bijeenkomsten met overige stakeholders												
voorbereiding BO-MIRT												
BO-MIRT												
Vorbereiding Besluit												
Beukenhofsessie												
DB / GS / Kabinet												
Besluit												
Regiegroep												
Werkgroep												

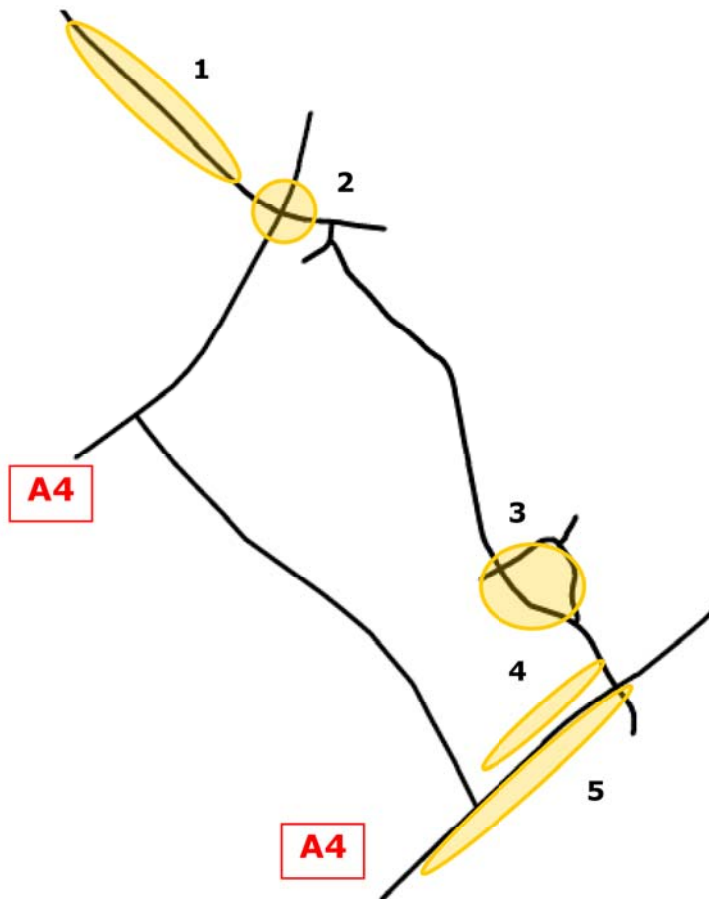
## Bijlage 2: Raming

Activiteit			
	per onderdeel	exclusief BTW	inclusief BTW
De basis op orde brengen			
Ontwerpen			
Kostenramingen			
Risicoanalyses			
Verkeerskundige analyses			
<u>Marktbenadering scenario F</u>			
Quality Board			
Ondersteuning			
inspanningsvergoeding			
2 bijeenkomsten			
<u>Optimalisatie scenario A</u>			
Diverse werksessies (8x)			
Uitzoekacties			
<u>PPC</u>			
Uitvoering PPC door PWC			
<u>KKBA</u>			
Validatie			
Uitwerking fasering			
FES procedure			
<u>Bestuursovereenkomst</u>			
ondersteuning			
<u>Proces en communicatie</u>			
ambtelijke bijeenkomsten (projectgroep RLR)			
Bestuurlijke bijeenkomsten (Beukenhof)			
Bijeenkomsten met overige stakeholders (2)			
Communicatiemateriaal			
Rapportage			
<u>Onvoorzien</u>			
<b>Totaal</b>		<b>€ 525.000,00</b>	<b>€ 624.750,00</b>

## Bijlage 3: Beschrijving scenario A

### Scope scenario A

Uitgangspunt is het ontwerp van Zoeken naar Balans. In onderstaand overzicht is fase 1 schematisch weergegeven en is de scope omschreven. Puntsgewijs en van noord naar zuid, ziet de scope van scenario A er als volgt uit:



1. Tjalmaweg	<ul style="list-style-type: none"><li>o Tjalmaweg opwaarderen tot 2x2 rijstroken</li><li>o Aansluiting N441 ongelijkvloers</li><li>o Twee aansluitingen Valkenburg ongelijkvloers ter hoogte van N206</li></ul>
2. Knoop Leiden West	<ul style="list-style-type: none"><li>o Conform ontwerp ZnB opwaarderen</li></ul>
3. Bypass Oostvlietpolder	<ul style="list-style-type: none"><li>o Conform ontwerp ZnB op maaiveld met brug over Oude Rijn.</li></ul>
4. Parallelstructuur A4	<ul style="list-style-type: none"><li>o Doortrekken parallelstructuur tot en met knooppunt A4.</li></ul>
5. Verbreding A4	<ul style="list-style-type: none"><li>o Verbreding A4 Leiden – Den Haag</li></ul>

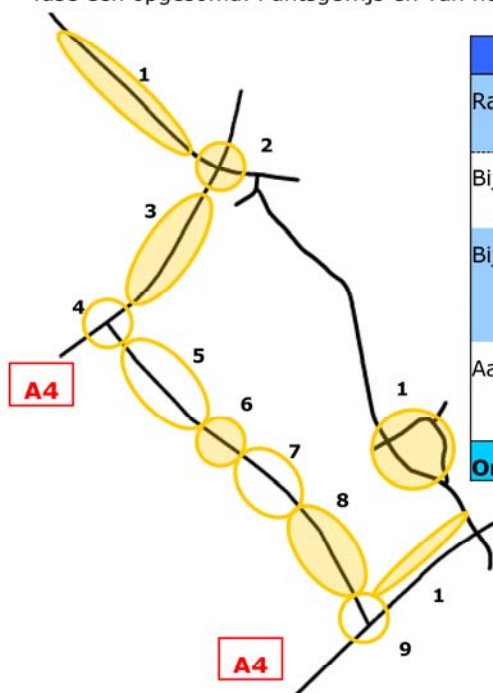
	Exclusief BTW	Inclusief BTW
Raming		€ 260.000.000
Bijdrage Rijk		- € 130.000.000
Bijdrage <i>PZH en regio</i>	- € 117.500.000	- € 140.000.000
<b>Ontbreekt</b>		<b>n.v.t.</b>

*NB de bedragen zijn afgerond op hele*

## Bijlage 4: Beschrijving scenario F

### Scope scenario F

Uitgangspunt is het ontwerp van Zoeken naar Balans. In onderstaand overzicht is vooralsnog alleen fase één opgesomd. Puntsgewijs en van noord naar zuid, ziet de scope van scenario F er als volgt uit:



		Exclusief BTW	Inclusief BTW
Raming			€ 650.000.000
Bijdrage Rijk			- € 357.000.000
Bijdrage	PZH	- € 80.000.000	- € 95.000.000
	Regio	- € 37.500.000	- € 45.000.000
Aanvullende bijdrage	PZH	- € 20.000.000	- € 25.000.000
	Regio	- € 37.500.000	- € 45.000.000
<b>Ontbreekt</b>			<b>€ 83.000.000</b>

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| 1. Tjalmaweg               | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tjalmaweg opwaarderen tot 2x2 rijstroken</li> <li>○ Aansluiting N441 gelijkvloers</li> <li>○ Eén aansluiting Valkenburg ongelijkvloers ter hoogte van N206</li> </ul>  |
| 2. Knoop Leiden West       | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Conform ontwerp ZnB opwaarderen</li> </ul>   |
| 3. Verbreding A44          | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Conform ontwerp ZnB verbreden</li> </ul>   |
| 4. Knooppunt Maaldrift     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Halve aansluiting</li> <li>○ Aansluiting bovenlangs A44 (viaduct)</li> </ul>   |
| 5. Passage Stevenshof      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maaiveld met aarden wallen</li> </ul>  |
| 6. Spoorkruising           | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Spoorviaduct, voorbereid voor 2x2 rijstroken. Functioneel gebruik in fase één: 2x1 rijstroken.</li> </ul>  |
| 7. Passage Voorschoten     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 600 meter <u>open</u> tunnelbak, voorbereid voor 2x2 rijstroken. Functioneel gebruik in fase één: 2x1 rijstroken.</li> <li>○ Aquaduct, voorbereid voor 2x2 rijstroken. Functioneel gebruik in fase één: 2x1 rijstroken.</li> <li>○ Overig deel half verdiept.</li> </ul> |
| 8. Passage Oostvlietpolder | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maaiveld</li> </ul>  |

- 9. Knooppunt A4
  - Hele aansluiting
  - Aansluiting bovenlangs A4 (viaduct)
- 10.Parallelstructuur A4
  - Doortrekken parallelstructuur tot en met knooppunt A4.
- 11.Bypass Oostvlietpolder
  - Conform ontwerp ZnB op maaiveld met brug over Oude Rijn.



## Notitie Financiering fase Uitwerking faseringsscenario's A en F

Ter bespreking in de Regiegroep IBHR op 30 juni 2010

### 1 Overzicht budget en kosten fase 1-3

In de toegevoegde bijlage is een overzicht gegeven van de budgetten (met verdeling naar bij dragende partijen) en de kosten van de verschillende fasen, In de achterliggende tabbladen is een nadere uitsplitsing van de kosten gegeven.

Op basis van dit overzicht blijkt dat er momenteel een budgetruimte is van ca. € 28.000,- euro. Hierbij zijn de niet door EZ betaalde bijdragen niet meegerekend in het budget. **De regiegroep wordt gevraagd akkoord te gaan met het financieel overzicht van fase 1-3.**

### 2 Kosten fase 4

In de bijlage 2 van het plan van aanpak is de raming voor de vierde fase opgenomen. De kosten worden geraamd op € 625.000,- incl. BTW. Gegeven de bovengenoemde budgetruimte is een additioneel budget van ca. € 600.000,- nodig.

**De regiegroep wordt gevraagd akkoord te gaan met het budget voor fase 4.**

### 3 Voorstel kostenverdeling

Er zijn veel suggesties gedaan voor het verdelen van de kosten voor deze fase. De meesten zijn niet met elkaar verenigbaar. Daarom het volgende voorstel. Een zwaartepunt van de kosten ligt bij het onderzoek naar de mogelijkheden van een marktbenadering voor scenario F. Dit gebeurt op voorstel van de provincie en regio. Het zwaartepunt van de kosten mag daarom bij deze partijen liggen (voorstel verdeling Rijk – provincie/Holland Rijnland: 40% - 60%).

Daarnaast is aangegeven dat het wel een gezamenlijk onderzoek betreft en daarmee ook alle partijen bijdragen aan de studiekosten.

Provincie	€ 240.000,-
Holland Rijnland	€ 120.000,-
	=====
	<b>€ 360.000,-</b>

VenW	€ 150.000,-
VROM	€ 20.000,-
LNV	€ 20.000,-
EZ <sup>1</sup>	€ 50.000,-
	=====
	<b>€ 240.000,-</b>

**De regiegroep wordt gevraagd met dit voorstel in te stemmen of tot een andere verdeling te komen.**

<sup>1</sup> In deze bijdragen zijn de bijdragen uit de vorige fasen inbegrepen.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## **4 Budgethouder en contracteren**

Voor de activiteiten waarvoor externe expertise wordt ingehuurd, heeft de provincie al lopende (raam) overeenkomsten met marktpartijen die ook in het verleden al betrokken zijn geweest bij het project. Het is daarom praktischer vanuit inkoopoverwegingen om de provincie voor de komende fase budgethouder en contracterende partij te maken, zoals VenW dit in de afgelopen periode is geweest.

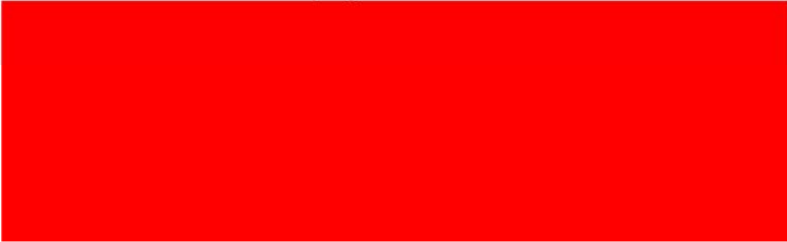

Concreet houdt dit in dat de bijdragen van partijen aan de provincie zullen moeten worden overgemaakt. De provincie heeft aangegeven deze rol op te willen pakken.

**De regiegroep wordt gevraagd hiermee in te stemmen.**

## Financieel overzicht IBHR

Fase	start	eind	Resultaat
1	mei-08	okt-08	Ontwikkelingsvisie --> Tussenrapport
2	okt-08	okt-09	Integrale Benadering --> rapport 15 oktober 2009
3	okt-09	mei-10	Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit --> rapport mei 2010

Fase	Resultaat voorafgaande fase	Budget	Verdeling bijdragen aan budget						Kosten	Resultaat
		Totaal	VenW	PZH	HR	VROM	LNV	EZ		
1	€ 0,00	€ 400.000,00							€ 211.847,99	€ 188.152,01
	€ 188.152,01									
2		€ 1.576.152,01							€ 1.612.415,44	€ 36.263,43-
3	€ 36.263,43-	€ 128.736,57							€ 71.908,21	€ 56.828,36
									Niet betaalde bijdragen	€ 28.500,00-
									<b>Budgetruimte</b>	<b>€ 28.328,36</b>

Financieel Overzicht Integrale Benadering Holland Rijnland		5-nov-08	
<i>Budget:</i>		400.000,00	
<i>Uitgaven:</i>			
<i>Leverancier:</i>	<i>Omschrijving</i>	<i>Bedrag (excl. BTW)</i>	<i>Bedrag (incl. BTW)</i>
			
<i>Totaal</i>		<u>178.483,71</u>	<u>211.847,99</u>
<i>Beschikbare budgetruimte</i>		188.152,01	

Tabel: eindresultaat financiën fase (2) IBHR	
Post	realisatie
Inhuur	€
Bestuurlijke conferentie 1	€
Bestuurlijke conferentie 2	€
Bestuurlijke conferentie 3	€
Werksessie 1 (rondtour)	€
Werksessie 2 (rondtour)	€
Presentatiemateriaal	€
Drukkosten rapporten oktober	€
Reviewteam	€
MKBA	€
Ingenieursbureau (fase 1 en 2)	€
Ingenieursbureau (fase 3)	€
Ondersteuning MIRT	€
OV in IBHR	€
<b>Totaal aangegane verplichtingen</b>	€ 1.612.415,44
<b>Projectbudget</b>	€ 1.576.152,01
<b>Projectresultaat</b>	<b>€ 36.263,43-</b>

<b>Tabel: eindresultaat financiën fase (3) UAV</b>	
<b>Post</b>	<b>realisatie</b>
KKBA	€
Verkeersberekeningen	€
Drukkosten	€
verschil met SAP	€
<b>Totaal realisatie</b>	<b>€ 71.908,21</b>
<b>Projectbudget</b>	<b>€ 128.736,57</b>
<b>Projectresultaat</b>	<b>€ 56.828,36</b>

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## Agenda Regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland

19g

Datum: woensdag 30 juni 2010, 16:00 – 17:30 uur

Locatie: Den Haag, Provincie Zuid-Holland, Schurvelingenzaal.

### Samenstelling regiegroep:

- Ministerie VenW, [REDACTED] voorzitter
- Ministerie VROM, [REDACTED]
- Ministerie van Economische zaken, [REDACTED]
- Ministerie van LNV, [REDACTED]
- Provincie Zuid-Holland, [REDACTED]
- Holland Rijnland, [REDACTED]
- Rijkswaterstaat, [REDACTED]

### Delegatie uit de werkgroep:

- [REDACTED], projectleider
- [REDACTED], provincie

### Agenda:

1. Opening
2. Verslag vorig overleg (19-04-2010)
3. Actualiteiten
4. Plan van aanpak
5. Financiering
6. Rondvraag en sluiting

Ad 2) Verslag vorig overleg

Bijlagen: Verslag regiegroep 19-04-2010

Ad 3) Actualiteiten

Bijlagen:

- Brief aan Tweede Kamer met uittreksel bijlage 1
- Motieteksten uit behandeling MIRT in AO (22/23 juni j.l)
- Persberichten Holland Rijnland en provincie
- Brief van DB Holland Rijnland aan provincie.

Sinds het bestuurlijk overleg MIRT zijn een aantal brieven/publicaties verschenen die een beeld schetsen van wat is afgesproken en hoe dit wordt beleefd. De regiegroep wordt gevraagd hiervan kennis te nemen en zondig punten ter bespreken aan te dragen.

Ad 4) Plan van aanpak

Bijlage: Concept plan van aanpak

Naar aanleiding van het BO-MIRT is door de werkgroep een plan van aanpak opgesteld voor de komende fase tot het eind van het jaar. De regiegroep wordt gevraagd haar akkoord te geven op dit plan.

Specifiek willen we nog even stilstaan bij de volgende punten:

- De scope van scenario F
- De samenstelling van en opdracht aan de Quality Board  
*Na het gereedkomen van het plan van aanpak is bekend geworden dat [REDACTED] niet als voorzitter van de commissie wil optreden. [REDACTED] wil een bijdrage leveren in de vorm van advies aan de opdrachtgevers*
- Het voorbereiden van een bestuursovereenkomst
- Het proces en de communicatie richting besluitvorming eind 2010.

Ad5) Financiering

Bijlage: notitie financiering fase Uitwerking faseringsscenario's A en F

## Verslag regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland (concept)

maandag 19 april 2010; 15:30 – 17:00 uur  
Ministerie VenW

### Aanwezigen:

#### Regiegroep:

- Ministerie VenW, voorzitter [REDACTED]
- Ministerie VROM, [REDACTED]
- Provincie Zuid-Holland, [REDACTED]
- Holland Rijnland, [REDACTED]
- Rijkswaterstaat, [REDACTED] vervangt [REDACTED]

#### Delegatie uit het Projectteam:

- [REDACTED], VenW
- [REDACTED], provincie

#### Afwezig:

- Ministerie van LNV, [REDACTED]
- Ministerie van Economische zaken, [REDACTED]

### 1. opening

[REDACTED] opent de vergadering.

### 2. verslag vorige overleg (13-04-2010)

Bij punt 5 moet nog worden aangevuld dat [REDACTED] inschat dat er in de regio voor scenario A geen draagvlak is.

### 3. Nieuw scenario "H"

[REDACTED] koppelt terug uit de regionale bestuurlijke conferentie van 14 april j.l. De regio wil minimaal een "uitgeklede" verbinding A4-A44. Op 23 april a.s. spreken Henri Lenferink, Jos Wienen en Asje van Dijk met [REDACTED] verder hierover. Asje voelt weinig voor een uitgeklede verbinding, maar [REDACTED] schat in dat de regio gaat voor "alles of niets", waarbij alles staat voor in ieder geval een verbinding tussen A4 en A44. Er zijn de nodige woningbouwontwikkelingen in Katwijk, ook buiten Valkenburg en de stelling zal zijn dat bij een scenario A niet op Valkenburg gebouwd zal worden.

Scenario H zoals dat nu recent is ontwikkeld voegt niets toe aan het spectrum van scenario's dat al in het onderzoek is betrokken. Het zal daarom niet worden toegevoegd aan het rapport.

Op 20 april a.s. wordt een coalitieakkoord in Leiden verwacht.



# Integrale Benadering Holland Rijnland

## 4. Annotatietekst agenda BO MIRT

Er worden een aantal opmerkingen gemaakt naar aanleiding van de concepttekst en een korte toelichting daarop door [REDACTED]. Het is duidelijk dat als uitgangspunt voor de concepttekst het scenario A is gekozen en dat [REDACTED] hier namens Holland Rijnland zijn kanttekeningen bij heeft geplaatst.

- Actie: Deze week laten weten of tijdig nog een KKBA op de 1<sup>e</sup> fase kan worden uitgevoerd.

Buiten reikwijdte

- [REDACTED] geeft aan dat als voorgesorteerd wordt op het scenario A hij zich afvraagt of de regio wel haar bijdrage van 37,5 mln wil doen.
- [REDACTED] vindt de opties 1 en 3 het meest logisch.
- Michele geeft aan dat wanneer je uitgaat van wie verantwoordelijk is voor wat, je uitkomt op optie 3. Eventueel kan aan optie 1 worden gedacht.
- [REDACTED] vraagt of de minister en de gedeputeerde nog op korte termijn contact hierover kunnen hebben. Asje van Dijk wil dit graag op korte termijn met de regio bespreken. [REDACTED] kan niets toezeggen.
- [REDACTED] geeft aan dat de regio uitgaat van de verstedelijkingsafspraken. Mochten hier beperkingen op komen, zal dit in eerste instantie bij Valkenburg zijn.
- Door LNV en EZ waren nog suggesties gedaan over het opnemen van economische indicatoren, maar het lijkt de regiegroep in deze situatie niet zinvol om met indicatoren te werken.

Afgesproken wordt dat bestuurlijk overleg van vrijdag 23 april, waarin meer duidelijk zal worden over de opstelling van de regio, afgewacht wordt. Hierna kan de annotatietekst verder worden uitgewerkt.

## 5. Rondvraag

Er zal nog geprobeerd worden om begin mei een regiogroep te plannen.

## Gefaseerde aanleg RijnlandRoute

Financiering RijnGouwelij n bijna rond

Op dit moment is de financiële ruimte voor de RijnlandRoute maximaal € 567 miljoen (inclusief BTW). Dat is de uitkomst van het bestuurlijk overleg op 19 mei tussen Rijk en regio, waarin zij de haalbaarheid van de plannen voor de nieuwe weg hebben besproken. Voor dit bedrag lijkt het mogelijk een eerste fase van de RijnlandRoute te realiseren, die voorziet in: het aanpassen van de aansluitingen met de A44 en de A4, het aanleggen van het nieuwe tracé ter zuiden van Stevenshof op maaiveld, het verdiept aanleggen van de weg door Voorschoten, het ontsluiten van Leiden centrum door de bypass Oostvlietpolder en het ontsluiten van de woningbouwlocatie Valkenburg. Voorlopig krijgt de RijnlandRoute één rijstrook per richting, met uitzondering van de Tjalmaweg, waar twee rijstroken per richting voorzien zijn.

Het Rijk heeft de bereidheid uitgesproken € 357 miljoen voor de realisatie van de RijnlandRoute voor haar rekening te nemen. De regio Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland dragen samen € 210 miljoen bij. Het Rijk en de regio spraken af de financiële en maatschappelijke haalbaarheid van de hierboven beschreven eerste fase vast te stellen en in het najaar de balans op te maken. Ten behoeve daarvan zullen experts, onder wie [REDACTED] advies uitbrengen over de winst die te behalen valt door het ontwerp en de realisatie op innoverende wijze aan te besteden.

De uitkomst van het overleg betekent voor de provincie dat geen van de varianten die nu in de milieueffectrapportage worden onderzocht, op dit moment in volle omvang gerealiseerd kan worden. Dit zou minimaal € 844 miljoen (inclusief BTW) kosten. Het is de bedoeling om de met het Rijk besproken eerste fase tot een RijnlandRoute in volle omvang uit te bouwen zodra er meer financiële ruimte ontstaat.

### Volksvertegenwoordigers aan zet

Provinciale Staten hebben in februari besloten om de maaiveldvarianten niet verder op milieu-effecten te onderzoeken. Dat besluit staat nu op losse schroeven. Gedeputeerde Asje van Dijk: "De minister en ik hebben tijdens ons overleg geconstateerd dat de nu beschikbare middelen te krap zijn om de RijnlandRoute in volle omvang te realiseren. Daarom kijken we nu of een gefaseerde aanleg mogelijk is. Als we namelijk niets doen, loopt het verkeer in de regio verder vast. De RijnlandRoute is nodig voor de economische ontwikkeling en de geplande woningbouw in de regio Holland Rijnland. Het is nu aan de volksvertegenwoordigers om zich uit te spreken over de realisatie van deze eerste fase."

### RijnGouwelij n

Het kabinet stuurt vandaag een brief over de gemaakte afspraken naar de Tweede Kamer. Daarin zijn ook afspraken over de RijnGouwelij n opgenomen. In oktober 2009 kende het Rijk € 45 miljoen toe aan RijnGouwelij n-West. Daarna vroeg de Tweede Kamer de regering om een extra bijdrage uit de opbrengsten van de grondexploitatie van Valkenburg om het tekort van ongeveer € 54,5 miljoen gelijkelijk tussen Rijk en provincie te verdelen. Uit de grondexploitatie van de woningbouwlocatie Valkenburg gaat € 10 miljoen naar de RijnGouwelij n-West. Het Rijk heeft aangegeven dat er geen extra geld voor de RijnGouwelij n-West komt. De provincie heeft inmiddels ruim € 27,25 miljoen gereserveerd. Er is nu nog een tekort van € 17,25 miljoen.

---

---

2.	<p><b>Holland-Rijnland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regio, provincie Zuid-Holland en rijk doen een gezamenlijk onderzoek naar scenario F, naast de voorbereiding van scenario A, zoals uitgewerkt in het rapport <i>Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit</i>, mei 2010.</li> <li>❖ De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het verkrijgen van het benodigde draagvlak in de regio.</li> <li>❖ De principeafspraken van najaar 2009 blijven overeind, dat wil zeggen: uitgangspunt is een 50/50 verdeling van de kosten van het totale project.</li> <li>❖ De gereserveerde middelen voor de verbreding A4 Leiden-Den Haag worden apart gezet (ad € 65 mln), van rijkszijde resteert dus een maximale bijdrage van € 357 mln voor de eerste fase in scenario F.</li> <li>❖ De dekking voor het geconstateerde tekort in de bijdrage van de provincie Zuid-Holland en de regio voor fase 1 in scenario F (ad € 83 mln) moet komen uit een innovatieve aanbesteding; de mogelijkheden hiertoe worden onderzocht. Een onafhankelijke commissie zal advies uitbrengen op basis van gezamenlijk onderzoek naar scenario F.</li> <li>❖ Indien er vóór 1 december 2010 geen haalbaar en acceptabel voorstel voor scenario F of A ligt, conform bovenstaande randvoorwaarden, zal het handhaven van de genoemde rijkstoezegging worden heroverwogen.</li> <li>❖ De bijdrage vanuit de grondexploitatie Nieuw-Valkenburg kan maximaal € 20,2 mln zijn. Het gaat hierbij om een totaalbedrag met hierin een afdracht voor de Rijnlandroute, de Rijnouwewijn-west (RGL-W) en het Regionaal Investeringsfonds. Aan dit bedrag is een voorwaarde verbonden, namelijk: een totale aaneengesloten bouwstroom van de woningbouwontwikkeling op Valkenburg met een geplande start in 2014. De planvorming van Nieuw-Valkenburg wordt onverminderd voortgezet.</li> <li>❖ De regio beziet tevens of andere locaties dan Nieuw Valkenburg vanuit de grondexploitatie een extra bijdrage kunnen leveren.</li> <li>❖ Behoudens de in het najaar 2009 toegezegde € 45 mln door de toenmalige staatssecretaris van VenW, worden er geen aanvullende rijksmiddelen beschikbaar gesteld voor de RGL-W.</li> <li>❖ Het voorbehoud van het met gunstig gevolg doorlopen van de FES procedure is voor wat betreft de rijksbijdrage in beide scenario's van toepassing. De genoemde rijksbijdrage is inclusief BTW en BLD.</li> </ul>
3.	<p><b>MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit</b></p> <p>Buiten reikwijdte</p>

**From:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Sent:** Wednesday 7 July 2010 23:02:09  
**To:** [redacted]@infram.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rws.nl  
 (DZH); [redacted]@nl.pwc.com; [redacted]@infram.nl; [redacted]@infram.nl  
**Subject:** conceptverslag regiegroep  
**Attachments:** 100630 concept verslag regiegroep.doc

Beste mensen,

Hierbij nog het conceptverslag van de regiegroep van 30 juni j.l. Dit zullen we morgenmiddag bespreken.  
 Ook zullen [redacted] en [redacted] de aanpak van de marktconsultatie verder toelichten.

Groet en tot morgen,

[redacted].

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Verzonden:** dinsdag 6 juli 2010 15:49  
**Aan:** [redacted]@infram.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@nl.pwc.com; [redacted]@infram.nl; [redacted]@infram.nl  
**Onderwerp:** bevestiging werkgroepvergadering 8 juli om 14:30 uur

Beste mensen,

Dank voor al jullie snelle reacties en flexibiliteit, dat scheelt mij veel rondbellen.

Hierbij bevestig ik dat de komende werkgroepvergadering op **8 juli om 14:30 uur** gehouden wordt bij VROM in zaal **C03-67**

Tot donderdag,

[redacted]

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Verzonden:** dinsdag 6 juli 2010 12:23  
**Aan:** [redacted]@infram.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@nl.pwc.com  
**Onderwerp:** RE: Verslag 100624 / actielijst / vergaderschema / vakantieplanning

Beste mensen,

Helaas heb ik voor komende donderdag een afspraak in mijn agenda in de ochtend over het hoofd gezien. Ik wil jullie langs deze weg vast vragen of het mogelijk is ons werkgroepoverleg te verplaatsen naar de middag 14:30 uur. Ik zal vanmiddag nog een rondje bellen en daarna nog definitief bevestigen of we de werkgroep kunnen verplaatsen.

Bij voorbaat dank,

██████████

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** ██████████ [mailto:██████████@infram.nl]

**Verzonden:** dinsdag 29 juni 2010 10:37

**Aan:** ██████████@hollandrijnland.net; ██████████@minvenw.nl - DGMO;  
██████████@pzh.nl; ██████████@pzh.nl; ██████████@pzh.nl;  
██████████@minvrom.nl; ██████████@minvrom.nl; ██████████@rws.nl (DZH);  
██████████@nl.pwc.com

**Onderwerp:** Verslag 100624 / actielijst / vergaderschema / vakantieplanning

Beste allemaal,

Bijgaand het verslag van afgelopen werkgroepoverleg op donderdag 24 juni jl., inclusief de actielijst, vergaderschema en vakantieplanning.

Als er nog aanvullingen zijn dan hoor ik het graag.

Vriendelijke groet,


██████████



Ing. ██████████  
Adviseur  
06 ██████████  
██████████@infram.nl

Postadres: Infram BV, Postbus 16, 8316 ZG Marknesse  
Bezoekadres: Voorsterweg 28, 8316 PT Marknesse

The information sent by means of this e-mail message is intended only for the use of the addressee(s). Forwarding to as well as use of the information by third parties is strictly prohibited. Due to the nature of the electronic transmission the sender does not accept any liability for the transmitted information. If you have received this communication in error, please notify the sender immediately by returning it.

 a.u.b. denk aan het milieu voordat u deze email uitprint

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

20a

## Verslag regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland (concept)

Woensdag 30 juni 2010; 16:00 – 17:30 uur  
Provincie Zuid-Holland

### Aanwezigen:

#### Regiegroep:

- Ministerie VenW, voorzitter [redacted]
- Ministerie VROM, [redacted]
- Ministerie van LNV, [redacted]
- Provincie Zuid-Holland, [redacted]
- Holland Rijnland, [redacted]

#### Delegatie uit het Projectteam:

- [redacted] VenW
- [redacted] (notulist)
- [redacted], provincie

#### Afwezig:

- Ministerie van Economische zaken, [redacted]
- Rijkswaterstaat, [redacted]

### 1. opening

[redacted] ent de vergadering.

Mededeling [redacted] heeft een gesprek gevoerd een aantal gemeentes, onder andere Voorschoten, Leidschendam en Zoeterwoude, deze voelen zich niet vertegenwoordigd door Holland Rijnland. [redacted] heeft dit reeds uitgelegd.

[redacted] vraagt naar de positie van LNV over bereikbaarheid van groen en de bufferzone. [redacted] heeft de prioriteiten van LNV eerder bekend gemaakt en daarbij gelaten.

Ingekomen stuk: gewijzigde motie-Dijkgraaf (32123-A, nr. 129)

### 2. verslag vorige overleg (19-04-2010)

Pagina 2: in de laatste regel moet 'regiogroep' vervangen worden door 'regiegroep'.  
Het verslag is hiermee vastgesteld

### 3. Actualiteiten

- Brief aan Tweede Kamer met uittreksel bijlage 1:  
Samengevat door [redacted]; vanuit rijk maximale bijdrage van 357 mln voor de eerste fase van scenario F, haalbaar en acceptabel voorstel voor scenario A of F dient gevonden te worden voor december. De mogelijkheden van innovatieve aanbesteden onderzoeken.
- Motieteksten uit behandeling MIRT in AO (22/23 juni j.l)  
Minister Eurlings heeft aangegeven de motie Dijkgraaf niet te steunen omdat de dekking voor de A4 dan ontbreekt, de motie biedt geen oplossing voor de ontbrekende middelen.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

- Persberichten Holland Rijnland en provincie  
[redacted] constateert onduidelijkheid over de passage bij Stevenshof, in de berichten wordt zowel aanleg 'half verdiept' en aanleg 'op maaiveld' vermeld. [redacted] scenario F gaat uit van 'half verdiept', maar de variatie in de ramingen tussen de scenario's is gebaseerd op een percentuele verdeling, het is niet volledig zeker of de verdiepte ligging goed is meegenomen in de berekening. Beide varianten worden in de uitwerking van de raming meegenomen. [redacted] dit moet in verdere communicatie wel helder zijn, daarnaast dient de inhoud van de persberichten strakker bij de feiten te worden gehouden.
- Brief van DB Holland Rijnland aan provincie.  
Buiten reikwijdte

Sinds het bestuurlijk overleg MIRT zijn een aantal brieven/publicaties verschenen die een beeld schetsen van wat is afgesproken en hoe dit wordt beleefd. De regiegroep wordt gevraagd hiervan kennis te nemen en zonodig punten ter bespreken aan te dragen.

[redacted] vraagt de aanwezigen hoe verder te gaan met dit dilemma? Reactie [redacted] 2x2 krijgen we financieel niet rond, als de Tweede Kamer meer wil, moet deze daardoor ook meer bijdragen. [redacted] geeft aan dat de regio zijn uiterste heeft bijdrage heeft gegeven, [redacted] geeft aan dat de bijdrage voor de Rijnland regio de grootste is en ook voor de provincie het uiterste is bereikt van de mogelijkheden. [redacted] geeft aan dat ook voor het rijk de mogelijkheden zijn uitgeput, wellicht is het voor iedereen teveel gevraagd, maar de vraag blijft hoe nu verder? Optie 1, in lijn met de motie van de Tweede Kamer F niet verder bespreken en stoppen, of optie 2 verder gaan met Plan van Aanpak met oog voor de verschillende standpunten van Kamer en Regio.



\_\_\_\_\_ geeft aan dat de moties wel dienen meegenomen te worden in het Plan van Aanpak.

\_\_\_\_\_ geeft aan dat de uitkomst van het onderzoek in alle gevallen politiek lastig zal worden.

Besloten wordt om verder te gaan conform het opgestelde plan van aanpak.

## 4. Plan van aanpak

### Bijlage: Concept plan van aanpak

- De scope van scenario F  
\_\_\_\_\_ de scope van scenario F was niet voor iedereen duidelijk, dit is dus half verdiept zoals steeds is getekend. Verzoek van \_\_\_\_\_ expliciet te vermelden dat de weg niet door de bufferzone gaat.
- De samenstelling van en opdracht aan de Quality Board  
\_\_\_\_\_ neemt geen deel aan de Quality Board (QB).

\_\_\_\_\_ Asje van Dijk gaat inhoudelijk met de vulling van de QB aan de slag, de namen staan op pagina 12.

\_\_\_\_\_, de QB heeft ook tweede rol: de markt enthousiast maken, deze rol zal kleiner worden.

\_\_\_\_\_: wil graag gesprek aangaan met Bouwend Nederland. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_voegt toe: zodat de markt weet dat dit een serieuze ronde is.

- Het voorbereiden van een bestuursovereenkomst  
\_\_\_\_\_ een concept bestuursovereenkomst kan helpen om het proces verder te krijgen. \_\_\_\_\_ wil het wel kortsluiten met zijn bestuur, maar het vergt veel van hun proces. \_\_\_\_\_ geeft aan om het op Provinciale Staten niveau te doen.  
\_\_\_\_\_ legt uit dat een bestuursovereenkomst bedoeld is om de uitgangspunten helder te krijgen, zodat de analyse en beslissingscriteria worden gedeeld. Hierdoor wordt proces overzichtelijker gemaakt. Bestuursovereenkomst is niet de juiste term, het gaat immers om de uitkomst, daarom past de term 'resultatennota' beter. \_\_\_\_\_ verwacht dat het proces zo voor de Raden en Staten beter begaanbaar is.  
\_\_\_\_\_ wil graag bij het volgend overleg de "romp" van een dergelijke resultatennota op de agenda. Actie Werkgroep.

\_\_\_\_\_vraagt of de aanwezigen akkoord gaan met de criteria van een

# Integrale Benadering Holland Rijnland

haalbaar en acceptabel voorstel. [REDACTED] reageert op het criterium "Het voorstel bevat een niveau van inpassing waarvoor voldoende draagvlak bestaat" hij vraagt zich af of we dit zo moeten stellen. [REDACTED] geeft aan dat de mate van inpassing al in de scope ligt besloten. Het gaat erom dat de geraamde kosten gedekt kunnen worden. Het primaire doel van marktbenadering is om het financiële gat te dichten, tweede doel is om meer inpassing mogelijk te maken.

[REDACTED] voegt als voorbeeld toe: dat als uit de marktbenadering komt dat er ergens een concessie gedaan moet worden, dat mogelijk op een andere plek juist ruimte kan bieden. De marktbenadering is gericht op het zoeken naar deze mogelijkheden.

Buiten reikwijdte

- Het proces en de communicatie richting besluitvorming eind 2010.  
[REDACTED] geeft aan de communicatie eenduidig moet verlopen via een communicatie overleg.

## Mijlpalen/Planning

[REDACTED] het doel van deze planning is om in december conclusies te kunnen delen. Alle gremia moeten dan hun werk hebben gedaan. De werkgroep moet een uitspraak doen of het gat van scenario F gedicht kan worden en of er extra plussen uitkomen binnen de vastgelegde scope. De bandbreedte is tussen 0 en 83 mln. In de tussentijd dient de regio aan te geven wat hun bijdrage wordt.

## **5. Financiering**

Bijlage: notitie financiering fase Uitwerking faseringsscenario's A en F

De aanwezigen stemmen in met:

- het financieel overzicht van de afgelopen fasen;
- het budget voor de komende fase
- de voorgestelde kostenverdeling
- het voorstel om de contractering en budgetbewaking in deze fase door de provincie te laten uitvoeren.

## **6. Rondvraag en sluiting**

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

[REDACTED] sluit de vergadering.

**From:** [redacted]@infram.nl  
**Sent:** Tuesday 28 September 2010 23:58:12  
**To:** [redacted]; @minvenw.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@infram.nl; [redacted]@nl.pwc.com; [redacted]@nl.pwc.com  
**Subject:** Werkgroep IBHR 30 september 2010  
**Attachments:** 100916 verslag Werkgroep CONCEPT.DOC

Beste mensen,

Aanstaande donderdag (30 september) hebben we om 9:30 uur weer een werkgroepbijeenkomst.  
 Locatie: VROM, Den Haag, zaal B05.30

We willen graag de volgende agenda voorstellen:

1. Opening
2. Terugkoppelingen (mondeling):
  - Regiegroep Holland Rijnland (28/9)
  - Themadag Marktbenadering (23/9)
  - Raadsleden bijeenkomst Holland Rijnland (22/9)
3. Scenario A+ → welke onderzoeksacties zijn nodig
4. Resultaten kostenramingen en verkeersanalyses
5. Overige sporen
6. Planning
7. Rondvraag

Voor de volledigheid bijgaand het verslag van de vorige bijeenkomst, zoals reeds verstuurd vorige week.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]  
 Adviseur


[redacted]@infram.nl



Postadres: Infram BV, Postbus 16, 8316 ZG Marknesse

Bezoekadres: Voorsterweg 28, 8316 PT Marknesse

information by third parties is strictly prohibited. Due to the nature of the electronic transmission the sender does not accept any liability for the transmitted information. If you have received this communication in error, please notify the sender immediately by returning it.

 a.u.b. denk aan het milieu voordat u deze email uitprint

# Integrale Benadering Holland Rijnland



21a

## IBHR, fase 4

Donderdag 16 september 2010, (Holland Rijnland, Leiden)

### Aanwezig:

■■■■■	min VenW
■■■■■	min VROM
■■■■■	PZH
■■■■■	PZH
■■■■■	Holland Rijnland
■■■■■	PWC
■■■■■	Infram
■■■■■	Infram

### Afwezig:

■■■■■	■■■	Rijkswaterstaat
■■■■■	■■■	PZH
■■■■■	■■■	PWC

## 1) Opening

## 2) Stand van zaken "de Basis op orde"

### Verschillenanalyse

■■■: De verschillen blijken met name door scope wijzigingen te komen, onder andere de tunnel bij passage voorschoten: half verdiept of geheel verdiept en de uitvoering van de passage bij Stevenshof.

■■■: het is van belang dat deze onderdelen goed terugkomen in de marktconsultatie, voor de marktconsultatie zal gebruik gemaakt worden van de raming uit de vorige fase. MH zal ook aansluiten bij het overleg met Advin+Haskoning inzake de verschillenanalyse.

■■■: als we nu worden geconfronteerd met kostenstijging en geen extra opbrengsten uit de marktconsultatie kunnen halen wordt scenario F niet haalbaar. De boodschap richting de regiegroep wordt in dat geval: aanleg van de RLR wordt substantieel duurder. Hoeveel duurder moet nog uit het gesprek met Advin blijken.

■■■ geeft aan dat het goed is om kostenramers van de Bouwdienst betrekken, HH stelt voor om ook PRC te betrekken.

■■■: de notitie voor de regiegroep moet de exacte bedragen hebben die uit het overleg met Advin+Haskoning komen.

### Verkeersgegevens

■■■: maandag 20 september zijn de dynamische verkeersgegevens bekend. ■■■ wil voor de komende regiegroep graag duidelijkheid over het omslagpunt hebben. ■■■ als aanvullende informatie nodig is kunnen we in overleg met Goudappel bekijken hoe snel dat beschikbaar kan komen, eventueel kan alvast verder worden gegaan met het proces.

### Churchill Avenue (CA)

Voor de regiegroep gaan we de informatie over scenario A en F zo compleet mogelijk presenteren, CA wordt buiten beschouwing gelaten, tenzij er vanuit de regiegroep zelf informatie over CA komt. ■■■ merkt op dat er voor de CA een breed draagvlak is.

## 3) Voortgang marktconsultatie

■■■: er zijn nog relatief weinig aanmeldingen binnen, daarom is een belronde gehouden.

Er is een sessie geweest voor het opstellen van thema's voor de marktconsultatie, op de eerste themadag wordt dit ook gedaan in een bredere kring met marktpartijen. De thema's uit deze sessie hebben onder andere betrekking op fasering, techniek, marktbenadering, inpassing en uitwisseling met de Rijnngouweliijn. Het eerste gedeelte van de themadag op 23 september bestaat uit het uitwerken van de thema's, in het tweede gedeelte wordt de onderzoeksvraag per thema uitgewerkt.

De presentaties worden voorbereid, deze worden gehouden door ■■■ en ■■■, voor de workshopleiders zijn een aantal mensen benaderd maar nog niet iedereen heeft gereageerd.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

Op de themadag worden informatiepakketten uitgereikt. ■: de nieuwe ramingen kunnen eventueel bij een bijbehorend thema worden meegegeven, maar wordt er niet standaard bij gedaan.

■: op dinsdag is een overleg gepland ter voorbereiding. ■ vanuit Holland Rijnland zal worden ondersteund door ■ of ■.

■ stuur PvA + uitnodiging voor themadag 23<sup>e</sup> door.

## 4) Presentatie raadsleden Holland Rijnland 22-09-2010

■ koppelt de bijeenkomst van 15 september terug: er is een voorstel voor de verdeelsleutel opgesteld en deze wordt op 22 september richting de raadsleden gepresenteerd. Daarnaast komt er een voorstel naar het rijk om aan te haken bij de MER, dat betekent dat pas in mei een besluit genomen kan worden en niet in december. MH, merkt op dat

■: kan niet

■: de raadsleden bijeenkomst is geen besloten vergadering er zal een journalist bij aanwezig zijn, er worden 100 tot 200 mensen verwacht, start om 19:30 uur, opening door Lenferink. De varianten worden kort gepresenteerd en vervolgens het AB voorstel.

■ stelt voor om de factsheets mee te geven. Vanuit de regiegroep zijn ■ aanwezig. Aanwezigheid van ■ wordt nog nagegaan. ■ stuurt de figuren voor de presentatie toe.

## 5) Rondje langs de werksporen

### Gatereview RWS

Overgang naar volgende fase: planuitwerking. Uit de preview blijkt dat we voldoende specifiek zijn, maar er is nog onduidelijkheid over het vervolgproces, wat is de planning voor A en wat voor F, daar moeten nog slagen in worden gemaakt.

## 6) Resultatennota

De consequenties van de beslissing worden in hoofdstuk 7 duidelijk gemaakt, deze wordt ingedeeld volgens de opbouw van bestaande bestuursovereenkomsten, het betreft onder meer de gevolgen voor grondverwerving / besluitvorming / etc. De resultaten uit de gatereview zullen ook worden vermeld.

## 7) Planning stukken voor regiegroep 28-0-2010

Volgende week donderdag (uiterlijk 24<sup>e</sup>) moeten de stukken verstuurd worden:

- Beslisnotitie: op basis van de analyse die nog uitgevoerd worden. Hiervan is onderdeel de notitie over kosten en verkeergegevens. -> ■ maakt een aanzet voor deze notitie.
- Terugkoppeling van marktconsultatie -> ■
- Terugkoppeling van bijeenkomst 22<sup>e</sup> -> ■ maakt een notitie over het besluitvormingsproces van Holland Rijnland, daarnaast ook draagvlak inzake CCA > ■ zal bij ■ informeren welke informatie hij nodig heeft in het geval van een wijziging richting Churchill Avenue. De regiegroep zal uiteindelijk de juiste afweging moeten maken.
- resultatennota -> ■ stelt de romp op
- overige werksporen -> gatereview/grexwet/optimalisatie -> door desbetreffende actiehouders

Aansluitend op de eerste themadag van de marktbenadering (23 september, locatie Corpus) is een korte bijeenkomst voor bespreken van deze stukken.

## 8) Rondvraag

■: wil voor de gevoeligheidsanalyse graag de variatielocaties inzake woningbouw doornemen. ■ laat weten welke locaties uiteindelijk gebruikt zullen worden.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## Actielijst

Onderwerp	Wie	Wanneer
Raming tot mer niveau uitwerken		Week 32
Probalistische doorrekening obv raming		Week
Verkeerskundige modellen en methodes vaststellen		Week 26
Organiseren RISMAN sessie		Week 27-28
Verstedelingsafspraken t.o.v. scenario's		Week
Verkeersknelpunten definiëren		Week
Quality Board in gang zetten		Week
Inwinnen communicatieadvies		Week
Inplannen werkgroep-projectgroep sessies		Week
Engineeringssessie organiseren		Week 26
Voorbereiden bestuursovereenkomst		Week
Sessies voor optimalisatie scenario A		Week
PPC uitwerken nav raming		Week
KiM benaderen voor validatie		Week
Aansturing KKBA		Week
Verhelderen verstedelijkingsafspraken (3.8.1)		Week
Grextwet acties (3.8.2)		Week
Verhelderen bijdrageverdeling (3.8.3)		Week
Monitoren RGL-West		Week
Gate review (3.8.5)		Week
Toesturen business case + faseringsvarianten CA		Week
Check aanpak informatieronde gemeenteraden		Week
Inzichtelijk maken werking RIF		Week
Gatereview: wie doet dat bij RWS? + uitnodigen		Week

## Vergaderschema

1 x per twee weken, roelend bij VROM, Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland, vanaf 9:30 uur.

Datum	Tijdstip	Locatie
Donderdag 10 juni	9:30 uur	KIVI, Den Haag
Donderdag 24 juni	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden
Donderdag 8 juli	9:30 uur	VROM, Den Haag
Donderdag 22 juli	9:30 uur	Provincie Zuid-Holland, Den Haag
Donderdag 5 augustus	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden
Donderdag 19 augustus	9:30 uur	VROM, Den Haag
Dinsdag 31 augustus	9:00 uur	Provincie Zuid-Holland, Den Haag
16 september	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden
<b>30 september</b>	<b>9:30 uur</b>	<b>VROM, Den Haag</b>
14 oktober	9:30 uur	Provincie Zuid-Holland, Den Haag
28 oktober	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden

# Integrale Benadering Holland Rijnland



11 november  
25 november  
9 december

9:30 uur VROM, Den Haag  
9:30 uur Provincie Zuid-Holland, Den Haag  
9:30 uur Holland Rijnland, Leiden



**From:** [redacted]@infram.nl  
**Sent:** Monday 25 October 2010 17:17:07  
**To:** [redacted]@infram.nl; [redacted]; [redacted]@minvenw.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted], [redacted]@pzh.nl; [redacted]; [redacted]; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]; [redacted]@nl.pwc.com; [redacted]@nl.pwc.com  
**Subject:** Werkgroep IBHR 28 oktober 2010  
**Attachments:** image001.jpg, 101014 verslag Werkgroep CONCEPT.doc

Hallo allen,

Aanstaande donderdag **28 oktober** hebben we de reguliere IBHR werkgroep bijeenkomst. Aangezien [redacted] ook bij het overleg tussen Van Dijk/Wiene/Lenferink/[redacted] wordt verwacht, zouden we graag voorstellen om de werkgroep op het ministerie te laten plaatsvinden in zaal **F00.08 (Plesmanweg 1-6 in Den Haag)**, om **9:30 uur**.

**Agenda:**

- 1) Opening
- 2) Terugkoppelingen
  - Regiegroep 25 oktober
  - Overleg Van Dijk/Wiene/Lenferink/[redacted]
- 3) Resultatennota
  - > Voortgang van de werksporen
- 4) extra regiegroep in wk 46
- 5) rondvraag

Als er aanvullende onderwerpen zijn dan hoor ik het graag. Tot donderdag.

Groet,

[redacted]

# Integrale Benadering Holland Rijnland

22a

## IBHR, fase 4

Donderdag 14 oktober 2010, (Holland Rijnland, Leiden)

### Aanwezig:

■	min VenW
■	min VROM
■	PZH
■	PZH
■	Holland Rijnland
■	Rijkswaterstaat
■	Infram
■	Infram

### Afwezig:

■	PWC
■	PWC
■	PZH

## 1) Opening

## 2) Planning

### a. Bespreken projectplanning

Opmerkingen bij de planning:

- De planning loopt t/m 15-12, dat is de laatste regiegroep bijeenkomst. Deadline van 1 december blijft staan.
- Besluitvorming Van Dijk + Minister op 8 december is nog onzeker, idealiter zou dit op 7,8 of 9 december plaatsvinden.
- 13 december is het nota overleg waarin de besluiten worden gepresenteerd en is de mogelijkheid voor de kamer om erop te reageren.
- Onderscheid maken tussen wensplanning en vastgestelde planning
- Holland Rijnland, Portefeuillehoudersoverleg verkeer en vervoer is op 5 november
- Het Mke overleg bij PZH (wk 42) heeft geen betrekking op de RLR, ■ geeft de data die betrekking hebben op besluitvorming binnen PZH door.
- Transitieplan komt de volgende werkgroep op de agenda, er worden een aantal sessies georganiseerd (■).

### b. Schrijfsessies

- donderdag 21 oktober, > 8:30 uur bij Provincie, stukken voor regiegroep 's middags versturen, ■, ■, ■, ■ en ■ aanwezig  
■+ ■ stemmen af voor sessie op 19 oktober
- ■ vragen om concept tekst, hoeven nog niet de resultaten in staan, maar dat wel duidelijk is wat er in komt.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

- 18 november: iedereen kan, behalve ■, stukken voor de regiegroep moeten verstuurd worden. Locatie: VROM (■ zorgt voor een ruimte)

## c. Regiegroep 25 oktober

MH stelt voor om deze door te laten gaan, met in ieder geval de volgende onderwerpen:

- o presentatie goudappel over de verkeersanalyses, proefpresentatie ws op donderdag 21<sup>e</sup> oktobe, laten zien wat wel en niet bereikt wordt.
- o Concept resultatennota bespreken, zodat er richting aangegeven wordt.

## 3) Basis op orde

Terugkoppeling door AG:

- Ontwerpen  
de ontwerpen zijn klaar,
- Verkeerskundige analyses

Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat scenario A geen verbeteringen oplevert, F levert ook nog niet de gewenste effecten op, F+ wel. Van A+ wordt op voorhand niet van verwacht dat een goed verkeerskundig effect oplevert.

■: de vergelijking die gemaakt moet worden is tussen enerzijds niets doen, waarin de situatie sterk verslechterd en anderzijds wel iets doen wat een lichte of meer verbetering geeft. De afweging is of de investering het verbeterde effect waard is. Noodzaak is dus om de effecten tussen referentie, scenario's en eindbeeld inzichtelijk te maken. Bijvoorbeeld: verschil tussen A en F is 10 min extra reistijd, kostenverschil is ca 400 mln, dus als dergelijke verschillen inzichtelijk zijn, maakt het de afweging inzichtelijk. Belangrijk om te weten wat de referentie oplevert en wat A en F in de toekomst gaan doen.

■ merkt verder op om zorgvuldig te zijn in het beeld dat wordt geschetst, situaties moeten niet slechter worden, en aangeven dat de fasering nog niet de eindoplossing is, dus nog niet volledig oplossing geven. Proefpresentatie is van belang, rapport moet de vertaalslag van het onderliggende Goudappel rapport naar beleid worden. Verzoek aan iedereen om alvast goed na te denken over vragen voor Goudappel: ■ verzameld. ■ verzoekt om ook RVOB aan te laten sluiten, ■ stelt voor om na de proefpresentatie het RVOB te informeren zodat de juiste context meegegeven kan worden, RVOB is geen besluitvormende partij maar de lijn is informerend. ■: vind het belangrijk om ze mee te nemen, zodat eventuele vragen direct beantwoord kunnen worden.

- Kostenramingen

Er is nog discussie over de kostenraming: er komt nog een memo van Advin. ■ verwacht de memo deze week, het betreft antwoorden op een aantal vragen, daarnaast worde de raming nog door een aantal kostendeskundigen getoetst. ■ merkt op dat als er nog discussie is over grote punten is, dat het van belang is dat deze issues nu duidelijk zijn, 25<sup>e</sup> moet het wel gepresenteerd kunnen worden in de regiegroep zonder dat er nog grote wijzigingen komen. F zal duurder worden, ■ geeft aan dat het waarschijnlijk wel over de 700 mln. Uit komt. ■: verwacht vanuit de marktbenadering, door Arcadis een advies op onder andere de technische uitvoering van de Passage Stevenshof.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## - Risicosessies

■: er komen 3 risicosessies, waarvan de eerste in wk 42/43. Eén over de omgeving en twee meer over techniek. Doel is om meer grip op de bandbreedte van de raming te krijgen. ■ vraagt om de resultaten eind okt / eerste wk november beschikbaar te hebben, verzoek om alles met betrekking tot scenario A en F naar voren te schuiven.

## 4) Overige sporen (PPC, Grexwet, Markbenadering, etc.)

Buiten reikwijdte

# Integrale Benadering Holland Rijnland

werkgroep gekoppeld en wordt voorbereid door MH  
MH en JaP stemmen verder af inzake de Gate review.

## 5) Resultatennota

Opmerkingen en aanvullingen op de resultatennota:

- ■■■: Abstracte plaatjes eruit, nauwkeurigere plaatjes, kaarten staan op site rijnlandroutte
- Bij verkeersanalyse in hoofdstuk 3: de referentie situatie, eindbeeld en scenario effecten opnemen
- ■■■: plaatje eindbeeld zoeken naar balans invoegen (■■■: wellicht in H2) ■■■, doet aanzet hiervoor
- Financiering: inzichterlijk maken hoeveel is nodig, hoeveel is beschikbaar
- H5; eventueel titel veranderen, welke argumenten spelen er bij welke partijen, overwegen om H4 en H5 samen te voegen.
- 6.2 is de initiatie fase 2 (de Sessie initiatie fase 2 vormt hiervoor de input)
- In schrijfsessie wordt bepaald hoe met 7.2 en 7.3 om te gaan.

Voor overige opmerkingen zie: "101013 resultatennota IBHR v06.doc"

### Overige punten:

Sneller en Beter Next conferentie 22 november (locatie in Rotterdam, cruiseterminal)

■■■: 12 projecten staan centraal op deze conferentie, waaronder de IBHR. De werkgroep wordt gevraagd om deel te nemen met een stand. De vraag is om de stand te bemensen en met materiaal te vullen: ■■■ en ■■■ zijn in ieder geval aanwezig. ■■■: organiseert beeldmaterieel, ■■■ merkt op dat er een presentatie is van de marktconsultatie met bewegende afbeeldingen om op een monitor te tonen. In de middag is er verzoek om een presentatie hoe om te gaan met spagaat tussen Randstad urgent enerzijds en de regionale belangen anderzijds, hiervoor wordt Asje van Dijk aangedragen. Ten tweede is de vraag aan Lenferink hoe ga je als bestuurder om met een veranderen de omgeving door met gemeenteraadsverkiezingen. De presentaties kunnen live of met video. Er wordt tevens een boek gemaakt, voor interviews zijn ■■■, ■■■, ■■■ en ■■■ genoemd.

Tot slot aan allen de vraag welk beeld naar voren moet worden gehaald

### Vergaderschema

1 x per twee weken, roelerend bij VROM, Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland, vanaf 9:30 uur.

Datum	Tijdstip	Locatie
Donderdag 10 juni	9:30 uur	KIVI, Den Haag
Donderdag 24 juni	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden
Donderdag 8 juli	9:30 uur	VROM, Den Haag
Donderdag 22 juli	9:30 uur	Provincie Zuid-Holland, Den Haag
Donderdag 5 augustus	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden
Donderdag 19 augustus	9:30 uur	VROM, Den Haag
Dinsdag 31 augustus	9:00 uur	Provincie Zuid-Holland, Den Haag
16 september	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden

# Integrale Benadering Holland Rijnland



30 september

14 oktober

**21 oktober**

28 oktober

11 november

18 november

25 november

9 december

9:30 uur VROM, Den Haag

9:30 uur Provincie Zuid-Holland, Den Haag

**9:30 uur Schrijfsessie**

9:30 uur Holland Rijnland, Leiden

9:30 uur VROM, Den Haag

9:30 uur Schrijfsessie

9:30 uur Provincie Zuid-Holland, Den Haag

9:30 uur Holland Rijnland, Leiden

**From:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Sent:** Monday 22 November 2010 10:25:32  
**To:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minInv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minezk.nl  
**Subject:** OI/REB (Min. van EZ); [redacted]@rws.nl (DZH)  
**Cc:** [redacted] (via secretaresse); [redacted]; [redacted]@minInv.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minInv.nl; [redacted]@rvob.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvenw.nl; [redacted]@infram.nl - DGMo; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minvenw.nl  
**Attachments:** DGMo; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@rws.nl (DZH)

**Subject:** RE: Agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 23 november 2010  
**Attachments:** 101123 Voorstel inhoud hoofdstuk 5.doc

Beste regiegroepleden,

Bijgaand de notitie voor agendapunt 5.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Verzonden:** vrijdag 19 november 2010 15:51  
**Aan:** [redacted]@minInv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minvenw.nl  
 DGMo; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minezk.nl OI/REB (Min. van EZ); [redacted]@rws.nl  
 [redacted] (DZH)  
**CC:** [redacted]@hollandrijnland.net (via secretaresse); [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minInv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minInv.nl; [redacted]@rvob.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@infram.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@minvenw.nl  
 DGMo; [redacted]@pzh.nl; [redacted] MD; [redacted]@ [redacted] - DGMo; [redacted]@minvenw.nl  
 DGMo; [redacted]; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@rws.nl (DZH)

**Onderwerp:** RE: Agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 15 november 2010

Beste regiegroepleden,

Bijgaand de agenda en vergaderstukken voor de regiegroepvergadering van **dinsdag 23 november a.s. van 14:30 - 16:00 uur** bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de Plesmanweg 1-6, zaal F 00.42.

Bijgevoegd de concept resultatennota en het rapport van de marktconsultatie.

Dit laatste rapport is erg omvangrijk daarom te downloaden via onderstaande link.

<http://www.yousendit.com/download/dklxWUhoZEszMW52Wmc9PQ>

De notities voor de agendapunten 3 en 5 volgen maandag.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** @minvenw.nl - DGMO

**Verzonden:** donderdag 11 november 2010 16:56

**Aan:** @minInv.nl'; @pzh.nl'; @hollandrijnland.net @minvenw.nl

DGMO; @minvrom.nl'; - OI/REB (Min. van EZ);  
(DZH)

**CC:** '@hollandrijnland.net (via secretaresse)'; @pzh.nl'; @minInv.nl';

@pzh.nl'; @hollandrijnland.net @minInv.nl';

@rvob.nl'; @minvrom.nl'; @minvrom.nl'; @minvrom.nl';

@minvrom.nl'; @minvenw.nl - DGMO; @infram.nl @rws.nl

(DZH); - DGMO;

@DGMO; @minvenw.nl - DGMO; @rws.nl (DZH); @pzh.nl

**Onderwerp:** Agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland  
15 november 2010

Beste regiegroepleden,

Bijgaand de agenda en vergaderstukken voor de regiegroepvergadering  
van **maandag 15 november** a.s. van **18:00 - 20:00 uur** in het **Provinciehuis**  
van de Provincie Zuid-Holland, **Weidezaal**.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]



This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

## Voorstel inhoud hoofdstuk 5 resultatennota

23a

Aan: Regiegroep IBHR  
19 november 2010

### Doel van deze notitie

Het doel van deze notitie is te komen tot een inhoud voor hoofdstuk 5 van de resultatennota waarin een voorstel voor een keuze voor een faseringsvariant wordt uitgewerkt.

### Inleiding

Het doel van de resultatennota is naast het rapporteren van de resultaten uit de onderzoeken van de afgelopen periode, tevens te komen tot een voorstel voor een te nemen besluit. Zo'n voorstel zou dan voor zowel een keuze voor scenario A als voor een keuze voor scenario F worden uitgewerkt. Deze uitwerking in de resultatennota moet een aparte bestuursovereenkomst kunnen vervangen en moet daarom een bepaald niveau van concreetheid bereiken.

Het probleem van het concreet uitwerken van een keuze is dat er veel verschillende belangen zijn en impliciet de nodige keuzes worden gemaakt. Zonder aanvangsvoorstel komt een gesprek hierover echter niet van de grond, vandaar de keuze om dit aanvangsvoorstel via een aparte notitie in de regiegroep te bespreken en nog niet in het conceptrapport op te nemen.

Met begrip voor de verschillende belangen en posities van partijen en op basis van de resultaten verwoord in de resultatennota is getracht een realistisch voorstel te ontwikkelen. Het laatste woord hierover is natuurlijk aan de bestuurders.

**De regiegroep wordt gevraagd of het voorstel op deze wijze in het conceptrapport kan worden opgenomen, of dat wijzigingen of nuanceringen gewenst zijn.**

## Hoofdstuk 5 Voorstel

### 5.1 Scenario A

- Indien gekozen wordt voor scenario A, wordt dit gedaan met de volgende motivatie: De eerste fase van scenario A is met een versobering te bekostigen met de middelen die op dit moment door partijen zijn toegezegd.
  - Hierbij moet worden opgemerkt dat de raming van de kosten van de eerste fase A substantieel hoger zijn geworden dan uit het vorig onderzoek bleek (€ [ ] mln tegen € [ ] mln; tabel 2 blz. 11 van de resultatennota). Deze kosten liggen hoger dan de voor de eerste fase van scenario A beschikbare middelen (€ [ ] mln; tabel 7 blz. 27)
  - Deze kostenstijging is voor een groot deel toe te schrijven aan het realiseren van twee rechtstreekse aansluitingen van Valkenburg op de (verbreedde) Tjalmaweg. Het kostenverschil met een enkele rechtstreekse aansluiting (zoals in scenario F) is groot € [ ] mln. (€ [ ] – € [ ] = € [ ] mln euro; vergelijk de eerste regels van tabel 4 blz. 14 met tabel 2 blz. 11)  
De extra kosten voor deze tweede rechtstreekse aansluiting staan niet in verhouding tot de toegevoegde waarde ervan. Verder is via de bestaande ontsluiting van Valkenburg en de N441 een alternatief voor deze rechtstreekse aansluiting voorhanden.
  - In overweging wordt gegeven de eerste fase van scenario A te versoberen naar één rechtstreekse aansluiting wanneer de extra kosten van een tweede directe aansluiting van Valkenburg op de Tjalmaweg niet beneden de € [ ] mln kunnen worden gebracht. (€ [ ] – € [ ] = € [ ] tabel 8 blz. 30; € [ ] - € [ ] = € [ ])  
Momenteel loopt een studie van de Provincie naar de bundeling van de Infrastructuur

# Integrale Benadering Holland Rijnland

langs de Tjalmaweg (combinatie met RijnGouwelijn-West). In deze studie kan dit onderzoek worden meegenomen.

- De verkeerskundige situatie verbetert substantieel ten opzichte van de situatie waarin niets wordt gedaan → *dit beeld uit de statische analyse moet nog worden versterkt door de lopende actie in de dynamische analyse (afgesproken tijdens de vorige regiegroepvergadering).*
  - De huidige knelpunten Tjalmaweg, Knoop Leiden West en Lammenschansplein worden aangepakt.
  - Met de realisatie van de maatregelen op de A4 wordt een deel van het verkeer van de A44 al weggetrokken naar de A4.
- Met de uitvoering van deze maatregelen wordt in de toekomst ook een tracé voor de verbinding tussen de A4 en de A44 via de bestaande N206 niet onmogelijk gemaakt.

Verder worden de volgende zaken voorgesteld:

- Voor de verdeling van de bijdragen van partijen zie tabel 7 blz. 27 (kolom scenario A). Hierbij wordt er van uitgegaan dat dit volledige budget nodig is voor de tweede rechtstreekse aansluiting.
- Het Rijk (Rijkswaterstaat) en de Provincie Zuid Holland werken nauw samen voor het vlot en goed doorlopen van de procedures in het kader van de Tracéwet en de Wet op de ruimtelijke ordening.
- Ten behoeve van de inkoopstrategie wordt voorgesteld de verschillende onderdelen van de eerste fase van scenario A (Tjalmaweg + Knoop Leiden West, Bypass Oostvlietpolder en de A4 maatregelen aparte projecten voor te bereiden en per project na te gaan wat de best passende contractvorm is. Deze projectdelen kennen ieder hun eigen besluitvormingsprocedure (Wro of Tracéwet) en specifieke stakeholders. Deze keuze heeft wel als consequenties dat raakvlakken tussen de projecten moeten worden gemanaged door de opdrachtgevers. Deze rol wordt zowel door de Provincie als het Rijk uitgevoerd. Op dit vlak zal een nauwe samenwerking worden gezocht.
- In 2018, in ieder geval een jaar nadat de eerste fase van scenario A is gerealiseerd, starten partijen een nieuwe verkenning naar de tweede fase. Hierbij wordt een verkeerskundig onderzoek naar het daadwerkelijk functioneren van het netwerk op dat moment als basis gebruikt. Dit onderzoek wordt in de context van de daadwerkelijke realisatie van de geplande ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, BioScience Park en Greenport Duin en Bollenstreek geplaatst.
- Omdat dan ca. 10 jaar zijn verstreken sinds de huidige verkenning is gestart en ontwikkelingen anders kunnen zijn gelopen dan nu wordt ingeschat, wordt op basis van deze verkenning opnieuw een tracékeuze voor de verbinding A4 – A44 bepaald → of via het Zoeken naar Balans tracé of via het bestaande tracé door de stad.
- Op basis van deze verkenning bepalen partijen opnieuw de hoogte van een eventuele bijdrage aan de realisatie van deze verbinding.

## 5.2 Scenario F

Indien gekozen wordt voor scenario F zijn er tijdens de besluitvorming meer middelen ter beschikking gesteld dan ten tijde van deze studie bekend is (€ 182 mln; tabel 9 blz 31). Voor het scenario F wordt dan gekozen met de volgende motivatie:

- Met de eerste fase van scenario F wordt een nieuwe extra verbinding gerealiseerd tussen de A4 en A44. Hiermee wordt de grootste mogelijke eerste stap naar de realisatie van het eindbeeld Zoeken naar Balans gerealiseerd.
- Tevens worden de benodigde ruimtelijke reserveringen gemaakt en kunstwerken dermate gerealiseerd dat een toekomstige opwaardering van deze verbinding van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken relatief eenvoudig kan worden gerealiseerd.

Hierbij worden de volgende zaken voorgesteld:

- Voor de verdeling van de bijdragen van partijen zie tabel 5
- In een gezamenlijke organisatie voeren het Rijk (Rijkswaterstaat) en de Provincie Zuid Holland de planstudie /m.e.r. studie uit voor het vlot en goed doorlopen van de procedures in het kader van de Tracéwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

# Integrale Benadering Holland Rijnland



- De Rijksbijdrage wordt niet toegezegd voor een andere variant dan Zoeken naar Balans. Het verder uitwerken van andere tracés in de planstudie/m.e.r. studie komt daarmee in een ander daglicht te staan.
- Ten behoeve van de inkoopstrategie wordt nader onderzoek gedaan naar de te kiezen contractvorm, wanneer alle onderdelen van de eerste fase scenario F als één project op de markt worden gezet.
- Voor het verbreden van de A4 tussen Leiden en Prins Clausplein (2<sup>e</sup> fase scenario F) is het Rijk verantwoordelijk. Zij bepaalt zelf het tijdstip van uitvoering en verzorgt het doorlopen van het hiertoe benodigde proces t.b.v. de Tracéwet. De bekostiging van deze maatregel komt geheel voor rekening van het Rijk.
- Voor de overige maatregelen uit de tweede fase van scenario F is de Provincie Zuid Holland verantwoordelijk. Zij bepaalt zelf het tijdstip van uitvoering en verzorgt het doorlopen van het hiertoe benodigde proces t.b.v. de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De bekostiging van deze maatregel komt geheel voor rekening van de Provincie Zuid Holland en de regio Holland Rijnland

**From:** [redacted]@infram.nl  
**Sent:** Thursday 25 November 2010 22:47:11  
**To:** [redacted]; [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@nl.pwc.com  
**Subject:** verslag 101125 / rededactie sessie 1/12  
**Attachments:** 101125 verslag Werkgroep CONCEPT.doc

Hallo allemaal,

Bijgaand een beknopt verslag van vanmorgen, waaruit iedereen zijn acties kan halen voor de komende dagen.

Reminder: opmerkingen op de huidige resultatennota: uiterlijk morgen (vrijdag) aanleveren.

Voor de aanwezigen bij de redactiesessie:

- Datum: woensdag 1 december
- Aanvang: 8:30 uur (voor degenen die dan aanwezig kunnen zijn)
- Locatie: Kelvinbaan 42, Nieuwegein (Syntensgebouw "De Boomgaard") in zaal "de Kans"
- Lunch is gereserveerd.

Indien ter beschikking, graag je laptop meenemen.

Als er vragen/aanvullingen/opmerkingen zijn, dan hoor ik natuurlijk graag.

Groet,

[redacted]

### IBHR, fase 4

Donderdag 25 november 2010, (Kivi Niria, Den Haag)

#### Aanwezig:

████████████████████	min IM
████████████████████	min IM
████████████████████	PZH
████████████████████	PZH
████████████████████	PZH
████████████████████	Holland Rijnland
████████████████████	Rijkswaterstaat
████████████████████	Infram
████████████████████	PWC

#### Afwezig:

████████████████████	PWC
████████████████████	Infram

### Aansluitingen Valkenburg

Buiten reikwijdte

### Terugkoppeling regiegroep door █████:

Onze opdracht is gewijzigd. In eerste instantie zou in de resultatennota, als alternatief voor de bestuursovereenkomst, een voorstel en doorkijk naar de toekomst worden gegeven. De regiegroep acht het momenteel niet haalbaar om een dergelijk besluit te nemen. Er is voor gekozen om van hoofdstuk 5 een bevindingen hoofdstuk te maken en daarnaast een gezamenlijke besluitvorming notitie voor te bereiden, hiervoor zijn een aantal richtingen gegeven. Een deel van de ambitie zit er dus niet meer in. Besluit voor planstudie kan dus nog niet worden genomen, vraagt daarna om verdere uitwerking.

Hoofdstuk 5 dient als volgt opgebouwd te worden:

1. de statistische en dynamische verkeersanalyse
2. ruimtelijke gevolgen
3. Wat levert de marktconsultatie op
4. Wat kosten de eerste fases van de scenario's
5. en hoe wordt er gefinancierd

Er moet een besluitvormingsnotitie worden voorbereid:

- Wat vindt het rijk
- Wat vindt de regio
- Conclusie nemen dat scenario F afvalt
- en bestuurders vragen om een beslissing over scenario A te nemen
- De gevolgen hiervan moeten inzichtelijk gemaakt worden.

Daarnaast dient eenieder zijn eigen bestuurder voor te bereiden.

██████ zal het concept verslag van de regiegroep rondsturen.

### Teruakoppeling Gate Review

Buiten reikwijdte

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## Bespreekpunten voor resultatennota en besluitnotitie

- ■: er zitten nog kosten voor de parallelstructuur in 1<sup>e</sup> fase scenario A, MH geeft aan dat het is om de basis voor de tweede fase te leggen, daarmee wordt het eindbeeld vastgehouden.
- ■ vraagt toelichting op de bijdrage van het rijk bij 1e fase A (110 mln) dit is 50% van 260 exclusief btw, dit dient wel toegelicht te worden waar het op gebaseerd is.
- [REDACTED]
- Bij de tabel op p 27 is onduidelijkheid over de bijdrage uit het RIF, is deze in- of exclusief BTW?, ■ gaat dit uitzoeken.
- p.11: de verbreding van de A4 is van 65 mln naar 25,6 mln gegaan. ■ merkt op dat er geen SSK raming is gedaan voor de A4 verbreding. ■ merkt op dat er twee verbredingsmethodes zijn: 1: het huidige profiel gebruiken, of 2: het profiel verbreden.
- ■ merkt op dat er nog discussie is over de extra bijdrage van 37,5 mln vanuit de regio voor scenario A
- De brief inzake overheveling bijdrage aan RGL-W naar RLR is op verzoek van de provincie aangehouden, dit wordt buiten het rapport gehouden. De optie van overheveling bijdrage wordt wel in het rapport voorgelegd.
- ■ vraagt over de UAV getallen in tabel op p.14 geïndexeerd zijn? Het betreft prijspeil 2009 dit dient te worden vermeld. Daarnaast een egel toevoegen met faseringstoelag, met een uitleg erbij dat er een andere rekenmethodiek is toegepast, , idem voor scenario A. De cellen inzake passage stenshof, spoorruising, passage voroschoten, passage Oostvlietpolder worden samengevoegd.
- ■ merkt op dat de BTW in §4.4 niet goed wordt weergegeven:  
Tabel 8+ tabel 9 krijgen een extra kolom, 1 inclusief en 1 exclusief BTW (de kolommen van rijks en regio bijdragen worden samengevoegd)  
Tabel 9: brief over eventuele bijdrage van bedrijfsleven: asterisk aanvullen dat de bijdrage afhankelijk is van de realisatie van het eindbeeld  
Tabel 8: bijdrage grexwet bij scenario A toevoegen
- ■ stuurt aanvullingen op de tekst bij 4.4.2 (mogelijkheden pps vormen)
- ■ gaan achter afbeeldingen aan voor de scenario's.
- ■ merkt op dat in 4.5 nog een aantal zaken subjectief zijn zoals "wat we willen kunnen we niet betalen en wat we..." JV stuurt de opmerkingen rond. Waardeoordelen en subjectiviteit worden er uitgehaald.

## Overige afspraken:

- 1 december is de deadline voor het rapport, dan wordt deze digitaal verstuurd
- de resultaten dynamische analyse zijn 30 november klaar, ■ en ■ gaan er 's middag aan schrijven ■ schuift aan van 16:00 tot 17:00 uur
- De tabel op p.18 wordt onderbouwd met cijfers, EK gaat deze opvragen bij Goudappel
- Deze week uiterlijk opmerkingen aanleveren
- Uiterlijk maandagochtend wordt de laatste versie verspreid
- Woensdag 1 december is redactiedag

## Maandag wordt versie -h- rond gestuurd:

- commentaar van de regiegroep/werkgroep verwerkt
- basis van hoofdstuk 5 wordt door ■ opgesteld
- Wordt in Word versie rondgestuurd

## Woensdag 1 december wordt de -i- (1.0) versie opgesteld:

- kostenraming A invoegen
- verkeersanalyse invoegen (MH stuurt deze na naar de regiegroep)
- De ochtend wordt gebruikt voor creëren van ontbrekende stukken
- De middag is voor redactieslag, evt. ■ betrekken
- Aanwezig: 1 iemand van PZH, ■, ■, ■ en ■
- Locatie kantoor Infram in Nieuwegein (AH organiseert) om 8:30 start

# Integrale Benadering Holland Rijnland

■+■ stellen de bestuursnotitie op, deze gaat dan naar de regiegroep in combinatie met de resultatennota op 1 december, als concept gereed is wordt deze rondgestuurd om eventuele onoverkomelijkheden aan te passen. Deze dient niet verder verspreid te worden dan voor besluitvorming noodzakelijk is.

De regiegroep komt 15 december weer bij elkaar om de besluitvorming te bespreken.

## Rondvraag:

- ■ heeft nog een presentatie van de VIC. Deze wordt op de werkgroep op 9 december gegeven.
- ■: de regio heeft 30 november een AB om de extra bijdrage vast te stellen, een aantal gemeentes hebben aangegeven niet mee te willen doen. De 1<sup>e</sup> tranche staat vast, de tweede tranche nog niet en wordt daarmee mogelijk minder dan 37,5 mln.
- ■ merkt op dat er een motie is gedaan om de aansluitingen Valkenburg in scenario A ongelijkvloers te doen. In eerste fase F gelijkvloers en in de laatste fase ongelijkvloers maken.

## Vergaderschema

1 x per twee weken, roelerend bij VROM, Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland, vanaf 9:30 uur.

Datum	Tijdstip	Locatie
Donderdag 10 juni	9:30 uur	KIVI, Den Haag
Donderdag 24 juni	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden
Donderdag 8 juli	9:30 uur	VROM, Den Haag
Donderdag 22 juli	9:30 uur	Provincie Zuid-Holland, Den Haag
Donderdag 5 augustus	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden
Donderdag 19 augustus	9:30 uur	VROM, Den Haag
Dinsdag 31 augustus	9:00 uur	Provincie Zuid-Holland, Den Haag
16 september	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden
30 september	9:30 uur	VROM, Den Haag
14 oktober	9:30 uur	Provincie Zuid-Holland, Den Haag
21 oktober	9:30 uur	Schrijfsessie
28 oktober	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden
11 november	9:30 uur	VROM, Den Haag
18 november	9:30 uur	Schrijfsessie
25 november	9:30 uur	Provincie Zuid-Holland, Den Haag
<b>1 december</b>	<b>8:30 uur</b>	<b>Kelvinbaan 42, Nieuwegein</b>
9 december	9:30 uur	Holland Rijnland, Leiden



**From:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo  
**Sent:** Monday 29 November 2010 12:22:52  
**To:** [redacted]@infram.nl; [redacted]@rws.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@nl.pwc.com  
**Subject:** RE: 101129 resultatennota IBHR versie 09-h-  
**Attachments:** 101123 Verslag regiegroep CONCEPT.doc

Beste mensen,

Hierbij ook nog zoals afgesproken het concept verslag van de regiegroep van 23/11.

Groet,

[redacted]

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@infram.nl]  
**Verzonden:** maandag 29 november 2010 12:05  
**Aan:** [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@rws.nl (DZH); [redacted]@nl.pwc.com  
**Onderwerp:** 101129 resultatennota IBHR versie 09-h-

Beste mensen,

Bijgaand de laatste versie van de resultatennota, met de opmerkingen verwerkt (inzichtelijk gemaakt in Word).

Waarnodig zijn diverse kanttekeningen geplaatst die nu uitgezocht worden, het onderdeel verkeersanalyse wordt morgen aangepakt. Hoofdstuk 5 is opnieuw geschreven en hoofdstuk 6 is komen te vervallen.

Eventuele opmerkingen graag vóór woensdag aanstaande aanleveren!

Groet,

[redacted]



[redacted]  
Adviseur

06 [redacted]

[redacted]@infram.nl

Postadres: Infram BV, Postbus 16, 8316 ZG Marknesse

Bezoekadres: Voorsterweg 28, 8316 PT Marknesse

The information sent by means of this e-mail message is intended only for the use of the addressee(s). Forwarding to as well as use of the information by third parties is strictly prohibited. Due to the nature of the electronic transmission the sender does not accept any liability for the transmitted information. If you have received this communication in error, please notify the sender immediately by returning it.

 a.u.b. denk aan het milieu voordat u deze email uitprint

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

### Verslag regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland (concept)

Dinsdag 23 november 2010; 14:30 – 16:00 uur

Ministerie Infrastructuur en Milieu Provincie (Plesmanweg 1-6, Den Haag; Zaal F.00.42)

#### Aanwezigen:

##### Regiegroep:

- Ministerie IM, voorzitter [REDACTED]
- Ministerie IM, [REDACTED]
- Ministerie van EL&I, [REDACTED]
- Provincie Zuid-Holland, [REDACTED]
- Holland Rijnland, [REDACTED]
- Rijkswaterstaat, [REDACTED]

##### Delegatie uit het Projectteam:

- [REDACTED], Ministerie IM
- [REDACTED], provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], IBHR (notulist)

#### Afwezig:

- Ministerie van EL&I, [REDACTED] (agendalid)

#### 1. Opening

[REDACTED] opent de vergadering. Er zijn geen mededelingen.

#### 2. Verslag vorig overleg (15-11-2010)

Op pagina 1 wordt ten onrechte Ministerie van Economische Zaken vermeldt, dit moet Ministerie EL&I zijn. Verder zijn er geen opmerkingen, daarmee is het verslag vastgesteld.

De brief van Ministerie IM inzake overheveling middelen voor de Rijn gouwelijn naar Rijnlandroute is op verzoek van de provincie aangehouden.

#### 3. Ramingen scenario A en F

[REDACTED] geeft toelichting op de notitie "verschillen analyse kostenraming".

Scenario A is duurder geworden doordat de westelijke aansluiting op Valkenburg vanaf de Tjalmaweg zo is ontworpen dat het amoveren van twee appartementencomplexen noodzakelijk is, deze kosten zijn nu meegenomen in de raming. Dit kan worden voorkomen door een as-verschuiving van de Tjalmaweg, voor 1 december is het schetsontwerp gereed en kan worden bepaald of deze kosten wel of niet in de raming moeten worden meegenomen. [REDACTED] merkt op dat deze extra kosten op een laat moment in het proces naar voren komen. [REDACTED] ligt toe dat dit inzicht door de verdere uitwerking bekend is geworden. Vooral nog wordt er rekening gehouden met deze extra kosten van de aansluiting op Valkenburg, maar dit kan nog positiever uitvallen in de raming.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

Het geraamde bedrag voor de A4 verbreding zal gelijk gehouden worden met de eerdere raming.

## 4. Marktconsultatie

Buiten reikwijdte

## 5. Voorstel inhoud hoofdstuk 5

De regiegroep besluit dat hoofdstuk 5 de bevindingen moet bevatten naar aanleiding van de resultaten van de onderzoeken die in hoofdstuk 3 en 4 zijn vermeld. In hoofdstuk 5 zullen dus geen conclusies of voorstellen voor besluiten worden opgenomen. Hoofdstuk 6, waarin deze voorstellen worden uitgewerkt, komt daarmee te vervallen. Om de besluitvorming voor te bereiden zal een gezamenlijke bestuurlijke notitie worden opgesteld. Het concept van deze notitie zal op 1 december gereed moeten zijn.

Dit is een wijziging t.o.v. de oorspronkelijke opdracht aan de werkgroep om via een resultatennota als alternatief voor een bestuursovereenkomst een doorkijk te geven naar de uitwerking van een keuze voor een scenario.

De bevindingen in hoofdstuk 5 worden langs de volgende hoofdvragen gestructureerd:

1. Wat is het effect van de scenario's voor de verkeerskundige situatie?
2. Wat is het effect van de scenario's op de Ruimtelijke aspecten?
3. Wat levert de marktconsultatie op?
4. Wat kosten de eerste fases van de scenario's?
5. Hoe kunnen de scenario's worden bekostigd?

Een aantal specifieke opmerkingen:

- Aandacht voor het verschil in formulering in de notitie "verschillen analyse kostenraming" de notitie "voorstel hoofdstuk 5".
- Vanuit Valkenburg wordt uitgegaan dat er in 2014 wordt gestart met woningbouw, belangrijk om dit onderwerp op te nemen.
- In de vorige regiegroep is over A+ gesproken, dit komt nog niet terug in de resultatennota

Heeft geen toevoegingen aan de genoemde punten en geeft ook aan de relatie met Valkenburg moet worden vermeldt.

- Gaat de inhoudelijke vraagpunten met wisselen

# Integrale Benadering Holland Rijnland

- De optie 'niets doen' komt niet terug in de rapportage. [REDACTED] ligt toe dat de opdracht is om alleen scenario A en F te onderzoeken
- Bij scenario A ontbreken de optimalistiepunten
- Voor scenario A is het draagvlak in de regio onvoldoende waardoor er geen financiële bijdrage wordt verwacht. [REDACTED] merkt op dat er een verschil is tussen het beschikbaar zijn van middelen en een besluit om deze middelen aan te wenden. Ze kunnen in de rapportage dus wel als beschikbaar worden gemeld, maar uit de besluitvorming moet blijken of ze ook worden ingezet.

- In de notitie wordt aangegeven welke partijen in de toekomst er per scenario aan trekken, dit is nu nog te vroeg om te vermelden.
- Stelt voor om de scenario F volledig als 2x1 te dimensioneren, inclusief kunstwerken, hierdoor wijzigt het eindbeeld. Dit zat echter niet in de opdracht.

- De notitie is te veel naar scenario A geschreven, scenario F is onderbelicht.
- De notitie moet meer geobjectiveerd worden: kwantificering van de verbetering of verslechtering langs een aantal variabelen.
- Meer verwijzingen in de resultatennota naar onderliggende rapporten.

[REDACTED] vat samen dat hoofdstuk 5 een bevindingen karakter krijgt, daarnaast komt er een gezamenlijke bestuurlijke notitie ten behoeve van de besluitvorming. De laatste informatie komt rond de deadline op 1 december binnen en wordt dan verwerkt. De datum van het overleg tussen Asje van Dijk en de minister is nog niet bekend, de doelstelling is tussen 6 en 11 december. [REDACTED] gaat druk zetten om nu een datum vast te stellen.

Voor de voltooiing van de resultatennota moeten een aantal zaken gebeuren:

- op 30 november heeft [REDACTED] een schrijfsessie met Goudappel, de resultaten van de dynamische analyse worden direct in het rapport verwerkt. De regiegroep zal per e-mail op de hoogte worden gesteld van de resultaten.
- [REDACTED] de resultatennota en de voorstelnotitie kunnen voor zover mogelijk worden afgemaakt en de regiegroep kan de opzet beoordelen.
- [REDACTED] heeft behoefte om verkeerskundige effecten van scenario A niet alleen tegen de referentiesituatie uit te zetten, maar ook tegen de huidige situatie. Michel geeft aan na te gaan of hiervoor een geschikt actueel onderzoek naar de huidige verkeerssituatie is.
- [REDACTED] geeft aan dat op pagina 30 en 31 voor beide scenario's een andere benadering van de rijksfinanciering is gehanteerd, dit moet worden toegelicht. Ook een toelichting op de BTW is gewenst.
- [REDACTED] vraagt waarom de RWS opslag specifiek wordt vermeld. [REDACTED] geeft aan dat voor de inzichtelijkheid van kostenopbouw en de vergelijking met de eerdere ramingen van belang is. [REDACTED] gaat dit punt intern na.

# Integrale Benadering Holland Rijnland

## 6. Bespreking concept resultatennota

Onder punt 5 zijn de onderwerpen met betrekking tot de resultatennota aan de orde gekomen.

Vervolg proces:

- Detail opmerkingen kunnen tot uiterlijk vrijdag worden doorgestuurd naar [REDACTED].
- [REDACTED] en [REDACTED] stellen de bestuurlijke oplegnotitie op.

## 7. Rondvraag

[REDACTED] vraagt wat al gezamenlijk geconcludeerd kan worden in de op te stellen bestuurlijke notitie. De notitie kan worden opgebouwd via de volgende structuur:

- Waar zijn we begonnen? (proces)
- Wat was onze opdracht?
- Conclusie dat scenario F nauwelijks nog een fasering inhoud. Bijna het gehele eindbeeld moet in de eerste fase worden gerealiseerd. Daardoor blijkt de eerste fase van dit scenario niet te bekostigen.
- Het beeld m.b.t. scenario A is :
  - Verkeerskundig
  - Ruimtelijk
  - Kosten
  - Beschikbare middelen
- Waar zijn we het oneens?
  - Het Rijk vindt ...
  - Provincie/regio vinden ...
- Vraag aan de bestuurders om:
  - een besluit over scenario A te nemen;
  - de projectorganisatie op te dragen de vervolgstappen uit te werken.

## Volgende regiegroep

De volgende regiegroep is op woensdag 15 december 2010, 14:30-16:00 uur, Plesmanweg 1-6 Den Haag. Deze is bedoeld om het besluit door te spreken.