

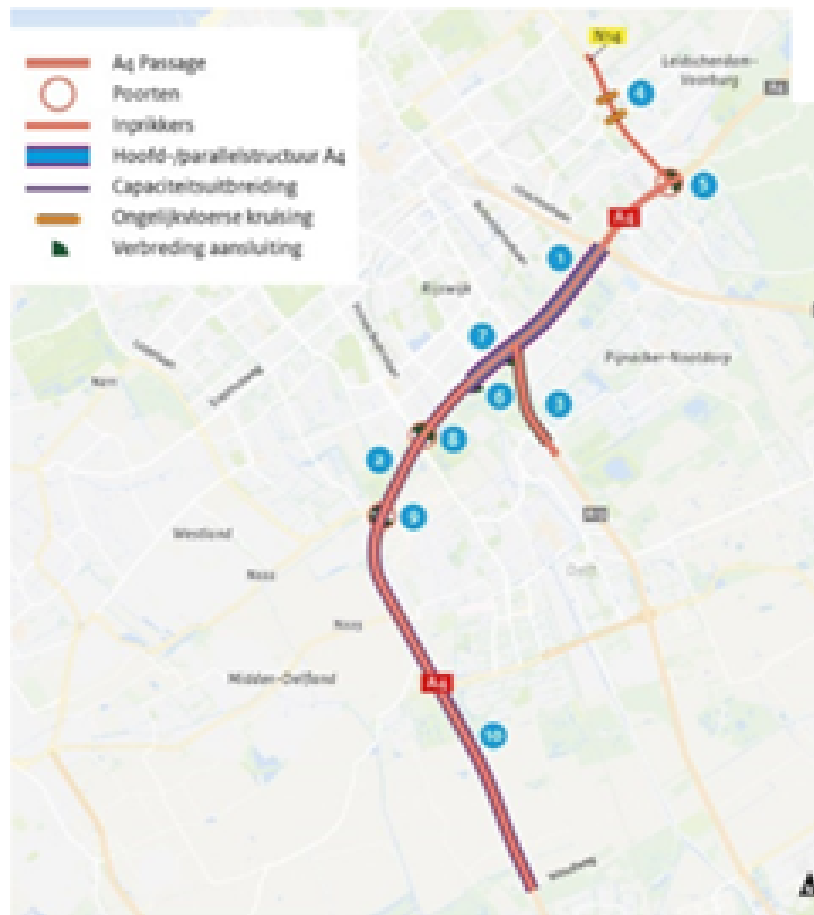
nr.20.041202

**Toelichting op het proces en de inhoud van het voorstel voor de
"Meekoppelkansen A4 Haaglanden"**

1. Inleiding

In het voorstel aan de gemeenteraad worden besluiten voorgelegd over de meekoppelkansen en de financiële gevolgen. Besluiten die voor het zomerreces genomen moeten worden, tijdig, en in direct verband met het (O)TB proces.

Het project A4 Haaglanden is een project van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) en heeft als doel het vergroten van de capaciteit van de A4 om de doorstroming en de bereikbaarheid te verbeteren van de A4 vanaf de N14 (inclusief) tot en met Kethelplein. Om de aanpassingen aan A4 mogelijk te maken neemt de Minister van I&W een Tracébesluit.



Scope project A4-N14

a. Proces Tracébesluit

De Minister van I&W heeft op 31 maart jl. het Ontwerp Tracébesluit (OTB) vastgesteld en op 8 mei jl. gepubliceerd. Met de publicatie is de officiële zienswijze periode van 6 weken ingegaan. Het OTB is juridisch te vergelijken met een ontwerpbestemmingsplan. In deze periode zal het college op adviezen van de vakafdelingen reageren. Na de periode van zienswijze gaat het ministerie dan na of het OTB aanpassingen behoeft en neemt zij in het voorjaar 2021 een TracéBesluit (TB). Een TB is juridisch te vergelijken met een vastgesteld bestemmingsplan.

b. Gemeente Rijswijk en de A4

De A4 gaat door de gemeente Rijswijk van Knooppunt Ypenburg tot de N211 naar Wateringen/Westland en Den Haag. De oplossingen worden grotendeels gevonden in extra rijstroken binnen de grenzen van het grondgebied van het ministerie en in het vergroten van de capaciteit van de aansluitingen. De gemeente Rijswijk heeft een aantal kruisende verbindingen over en onder de A4 die in mindere of meerdere mate moeten worden aangepast:

- Onderdoorgang Delftweg; op de A4 komt aan beide zijden een rijstrook bij,
- Aansluiting Diepenhorstlaan; capaciteitsvergroting door extra rijstroken op de op- en afritten,
- Viaduct Lange Kleiweg; geen aanpassingen,
- Spoorviaduct; moet worden vervangen,
- Viaduct 't Lam; moet worden vervangen,
- Viaduct Pieter Postmapad; geen aanpassingen,
- Aansluiting Prinses Beatrixlaan; capaciteit kruising wordt vergroot, door zowel extra opstelstroken op de Prinses Beatrixlaan als de op- en afritten,
- Viaduct Van Rijnweg; moet worden vervangen.

c. Inzet van ministerie I&W en gemeente Rijswijk

Het ministerie herstelt functioneel, echter het een en ander geeft unieke kansen voor de gemeente Rijswijk op het gebied van toevoegen van groen, fietsnetwerk, ecologie, leefbaarheid en ook om beide zijden (Rijswijk en RijswijkBuiten) van de A4 beter met elkaar te verbinden. De A4 is een barrière die onze stad doorsnijdt. Dit project biedt mooie kansen om het groene imago van Rijswijk zichtbaar te versterken en te benadrukken; Rijswijk als groene buitenplaats voor stedelijk wonen. De kansen worden geformuleerd als meekoppelkansen. In Rijswijk leeft al veel langer de ambitie om beide zijden van de A4 met elkaar te verbinden met groene overkluizingen.

Bij de vaststelling van het Masterplan Rijswijk-Zuid is in 2009 de ambitie uitgesproken in de zogenaamde Basis++ variant om door met een robuuste groene overkluizing Rijswijk-Zuid te verbinden met de bestaande stad Rijswijk.



Uitsnede uit Mastersplan Rijswijk-Zuid 2009



Stedenbouwkundige visualisering uit 2011.

De achterliggende opvatting is dat de gemeenteraad het indertijd belangrijk vond dat het nieuw te ontwikkelen stadsdeel Rijswijk-Zuid (nu RijswijkBuiten), zoveel als mogelijk verbonden zou worden met de bestaande stad Rijswijk en daardoor ruimtelijk en functioneel meer een geheel zou gaan vormen. Omdat dergelijke ontwikkelingen volledig afhankelijk zijn van mogelijke plannen, die betrekking hebben op bijvoorbeeld verbreding van de A4 is aan deze ambitie geen planning gehangen, maar meer de keuze gemaakt dat, mocht een dergelijke ontwikkeling zich voordoen, Rijswijk hier dan gebruik van maakt om de bestaande overgangen een meer logisch geheel te laten vormen met het bestaande Rijswijk.

De A4 is een grote fysieke barrière in de stad. De behoefte om RijswijkBuiten beter te verbinden met het bestaande Rijswijk is groot en groeiende. Nadien ook onderschreven in de Stadsvisie en de Structuurvisie mobiliteit. Hierin wordt de overkluizing als één van de projecten benoemd met als doel om de verbinding te leggen tussen beide zijden van de A4.

Vanwege de lage ligging van de snelweg tussen de Van Rijnweg en de Lange Kleiweg is op deze plek overkluizing met meer groen mogelijk met een zeer gering hoogteverschil, zodat het parklandschap Wilhelminapark, maar ook de Zwethzone en het Hoekpolderpark op een natuurlijke manier over de snelweg doorlopen. Voor het langzaam verkeer vormt de overkluizing een zeer aangename en veilige verbinding tussen In De Bogaard e.o., Steenvoorde en het stationsgebied en RijswijkBuiten. Zo staat ook verwoord in het landschapsplan dat voor het Wilhelminapark is vastgesteld. De gemeente werkt met Bosch & Slabbers aan de uitvoering van dit landschapsplan en de toeleidende fiets- en wandelpaden vanuit RijswijkBuiten en In de Bogaard/ het stationsgebied. De wens is om het "nieuwe" viaduct 't Lam tegen het Pieter Postmapad aan te leggen. Hierdoor wordt een goede fiets- voetgangers- en ecologische verbinding gerealiseerd passend binnen de plannen van het Wilhelminapark en RijswijkBuiten.

Met deze achtergrond in gedachten, is er een unieke kans ontstaan om, samen met Rijkswaterstaat en het Ministerie van I&W, een daadwerkelijke kwaliteitsverbetering te realiseren binnen de directe scope van het project A4 Haaglanden. Hieronder de omschrijving van de kansen.

2. Meekoppelkansen

a. Meekoppelkansen A4-N14

Meekoppelkansen zijn kansen die meeliften met de ontwikkeling van de capaciteitsvergroting van de A4. Door de werkzaamheden aan de A4 ontstaan, voor niet direct noodzakelijk projecten ten behoeve van de capaciteitsvergroting, mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering voor het grondgebied van de gemeente Rijswijk. Voor het hele (A4 N14 tot en met Ketelplein) traject zijn 12 meekoppelkansen benoemd:

nr. Meekoppelkans	
1	De Tol
2a	N14 Sijtwendetracé: Fietsbrug Heuvelweg
2b	N14 Sijtwendetracé: Fietsbrug Noordsingel
3	Prins Clausplein Noord: huidige ADO-tunnel
4a	Prins Clausplein Zuid: Talud vs keerwand
4b	Prins Clausplein Zuid: Verlengen fietspad
5	Laan van Hoornwijk
6	Vliet
7	Diepenhorstlaan
8	Lange Kleiweg
9	Wilhelminapark
10	Van Rijnweg
11	Zweth, hoekbrug
12a	Verbinding Zweth-Vliet: fietsbrug
12b	Verbinding Zweth-Vliet: onderdoorgang spoor

b. Meekoppelkansen in de gemeente Rijswijk

Ook voor het grondgebied van de gemeente Rijswijk zijn er een aantal meekoppelkansen. Deze meekoppelkansen zijn er vooral op gericht om beide kanten van de A4 (Rijswijk – RijswijkBuiten) op een betere manier met elkaar te verbinden en het groene imago van de gemeente te versterken. In het proces van het benoemen van meekoppelkansen voor de gemeente Rijswijk is er een aantal aan de orde geweest:

I. Meekoppelkans 6 Vliet; Dit is de onderdoorgang van de Delftweg

Aan de noordzijde van de onderdoorgang ligt de Delftweg en de trambaan waar lijn 1 gebruik van maakt. Aan beide zijden van de Vliet liggen fietspaden, die aan de zuidzijde over het Jaagpad. Aan beide zijden zouden stobbenwallen - of vergelijkbare maatregelen - zo dicht mogelijk bij het talud onder het landhoofd het voor kleine zoogdieren makkelijker maken om de A4 te passeren. Omdat deze dieren gebaat zijn bij beschutting en last hebben van verlichting, moet de verlichting voor fietsers dichtbij het fietspad komen te staan en alleen het fietspad aanlichten. De faunapassage wordt dan in het donker gelaten.

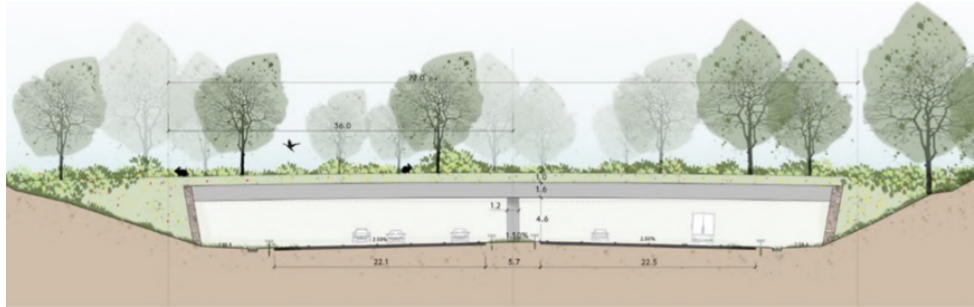
II. Meekoppelkans 7 Diepenhorstlaan; Dit is de onderdoorgang van de A4 door de Diepenhorstlaan.

De onderdoorgang kan een betere faunapassage worden, door het maken van stobbenwallen en of kan door de randen van het verbrede viaduct ook ruimte bieden voor met name vleermuizen.

III. Meekoppelkans 8 Lange Kleiweg.

Voor de toekomst is de verwachting dat deze route meer een drager van gebiedsontwikkelingen in de Plaspoelpolder en RijswijkBuiten wordt. De route is binnen het project A4 nu niet in beeld, omdat geen aanpassingen noodzakelijk zijn aan het viaduct. In overleg met Rijkswaterstaat (RWS) en Metropoolregio Rotterdam Den Haag blijft de route op het vizier staan.

IV. Meekoppelkans 9, Wilhelminapark, vervanging viaduct 't Lam



Impressie viaduct Wilhelminapark vanuit de A4

Hierboven werd de barrière van de A4 en de behoefte aan betere verbindingen al beschreven. In bovenstaande figuur een impressie van het nieuwe viaduct, gezien vanaf de automobilist die over de A4 langs het Wilhelminapark rijdt. En hieronder een bovenaanzicht. In beide impressies is de toevoeging van groen en een groene aankleding en comfortabele routes voor langzaam verkeer, duidelijk herkenbaar.



Bovenaanzicht viaduct Wilhelminapark

V. Meekoppelkans 10 Van Rijnweg

Ook bij de Van Rijnweg biedt het A4 project een unieke kans om het te vervangen viaduct een grotere rol te geven als kwalitatief hoogwaardige groene verbinding tussen de nieuwe wijk RijswijkBuiten en Steenvoorde-Zuid, plus een grotere betekenis als regionale fietsverbinding en ecologische passage. De huidige weg voor autoverkeer op het viaduct wordt vervangen door een fiets- en voetpad en groenzone. Aan de zijde van Sion wordt aangesloten op de fietsstraat.



Bovenaanzicht viaduct Van Rijnweg

VI. Meekoppelkans 11 Hoekbrug;

Vanwege de aanpassingen aan het wegennet zal de huidige route over de Noordhoornseweg nog dichter op de rijksweg en de verbindingsweg naar het tankstation en de N211 komen te liggen. In combinatie met de diverse bochten en de minimale onderdoorgang onder de A4 betekent dit dat deze route niet interessant is voor recreatieverkeer. Een alternatief dat is onderzocht vermijdt deze route door een nieuwe fietsbrug over de Zweth ter hoogte van de gemeentegrens Westland-Rijswijk-Midden Delfland aan te leggen en deze te koppelen met het viaduct van de Van Rijnweg.

VII. Meekoppelkans 12a en b Zweth - Vliet

Deze lange lijn bestaat voor een deel uit de Vlietzone, waar de betrokken gemeenten samen met de PZH in de komende jaren zullen gaan werken aan een integrale visie op het gebied.

VIII. Meekoppelkans extra Spoorviaduct

De ruimte tussen de huidige en nieuwe fundering van de brug kan worden benut voor fiets en/of ecologie. Dit is op dit moment nog niet verder uitgewerkt en geraamd.

3. Voorstel inzet gemeente Rijswijk en Ministerie van I&W

a. Algemeen

De meekoppelkansen 9 viaduct Wilhelminapark en 10 viaduct Van Rijnweg bieden kansen voor de gemeente Rijswijk om beide zijden van de A4 op het gebied van fiets, ecologie, leefbaarheid Rijswijk-Rijswijk Buiten en kwaliteit veel beter met elkaar te verbinden. Meekoppelkansen 9 en 10 zijn ook direct verbonden met de ontwikkeling van de A4. De Overige meekoppelkansen zijn niet direct gekoppeld aan de ontwikkeling van de A4 en kunnen later of in een ander proces worden meegenomen. De inzet zit in dit voorstel op het realiseren van meekoppelkansen 9 viaduct Wilhelminapark en 10 viaduct Van Rijnweg.

b. Uitgangspunt meekoppelkansen Wilhelminapark en Van Rijnweg

Voor een kwalitatief goede verbinding is gerekend met een maximaal haalbare/inpasbare overkluizing Wilhelminapark van 50m en de Van Rijnweg van 30m; in totaal 80 meter in verhouding 5/8 en 3/8. Door deze breedte wordt ongeveer 4.000 vierkante meter groen toegevoegd en worden de groene gebieden aan weerszijden van de A4 met elkaar verbonden zodat de uitwisseling van flora en fauna veel beter kan plaatsvinden. Daarbij maakt ook de passage voor de fietser en voetganger een kwaliteitssprong. Dit is het eerste van drie scenario's dat is uitgewerkt. Hieronder de toelichting hoe dat scenario van "Kwaliteit++" er uit zal zien.

In samenwerking met het ministerie is o.a. een "Kwaliteit++" scenario uitgewerkt. Vanwege de grote overspanning en de verstoring door menselijk gebruik is voldoende breedte nodig om de verbinding ook ecologisch goed te kunnen laten functioneren. Het fiets- en voetgedeelte op de viaducten wordt 8 meter. De verstoring is ongeveer 10 meter. Bij een 30 meter brede Van Rijnwegviaduct blijft 12 meter beschikbaar als ecologische verbinding. Bij het viaduct Wilhelminapark is naast het fiets- en voetgedeelte aan de westzijde aan de oostzijde een voetpad van ongeveer 3 m opgenomen, aansluitend op de nieuwe structuur van het Wilhelminapark. Voor de ecologische functie blijft op het viaduct Wilhelminapark bij een breedte van 50 m ongeveer 20 m beschikbaar voor de ecologische functie. Met de benoemde maten wordt voor mens, plant en dier de bestaande barrière tussen Rijswijk en RijswijkBuiten grotendeels opgeheven. Met de realisatie van het Van Rijnwegviaduct wordt deze afgesloten voor doorgaand autoverkeer, conform het Masterplan Rijswijk-Zuid.

Naar aanleiding van gesprekken in het college, gedurende het afgelopen jaar, is de koers uitgezet om het scenario van de maximale kwaliteitsimpuls verder uit te werken en uit te onderhandelen en om een modus te vinden om het tekort in het projectbudget van de Bovengrondse Verstedelijkingsvariant Beatrixlaan (BVB) op te lossen. Daarbij is ingezet op de combinatie van het binnenhalen van projectinvesteringen van de minister ten behoeve van de meekoppelkansen onder meer door het om niet beschikbaar stellen van een bouwterrein voor de spoorbrug op de AZC locatie¹. Op die onderwerpen komen de belangen samen.

Een tweede scenario voor de meekoppelkansen dat is uitgewerkt is een scenario "Kwaliteit+". In dit scenario wordt ook een substantiële kwaliteitssprong gemaakt en wordt de breedte van de viaducten Van Rijnweg en Wilhelminapark respectievelijk 27,8 en 46,3 meter breed. Dit scenario ontstaat bij het verschuiven van de bestedingsmogelijkheden van de financiële bijdragen van het ministerie, zodat er financiële kansen ontstaan die ten gunste kunnen komen van het projectbudget van de BVB. Onder 4.b en 4.d wordt dit in detail toegelicht.

Tot slot is er een derde scenario uitgewerkt (scenario cofinanciering) dat vanuit puur financiële overwegingen aan de orde zou kunnen zijn (zie hieronder 4.d). De kwaliteitssprong is hier in verhouding het kleinst.

¹ Hier wordt verwezen naar het AZC terrein. Dit is het terrein dat per mei 2022 schoon is opgeleverd en vrij is voor een bedrijfsbestemming of tijdelijke andere bestemming.



Netwerk van langzaam verkeersverbindingen gebruikmakend van de twee overkluizing Wilhelminapark en Van Rijnweg

4. Financiën meekoppelkansen Wilhelminapark en Van Rijnweg

Hieronder volgt een uiteenzetting van de kosten, de budgetruimte bij het ministerie, de MRDH en gemeente en risico's. De bedragen zijn afgerond en inclusief BTW².

a. Kosten scenario Kwaliteit ++

I. Meekoppelkansen 9, viaduct Wilhelminapark

Het realiseren van een nieuwe verbinding is begroot op € 19,9 miljoen. De breedte van het viaduct is dan 50 m. inclusief de breedte van het viaduct Pieter Postmapad.

II. Meekoppelkansen 10 viaduct van Rijnweg

Het realiseren van het viaduct Van Rijnweg is begroot op € 14,7 miljoen. De breedte van het nieuwe viaduct is dan 30 m.

b. Budget ministerie Van I&W

De kosten voor 1 op 1 vervanging van de viaducten 't Lam en Van Rijnweg zijn samen € 10.175.000 en worden ingezet voor de nieuwe verbindingen (vervangingswaarde). De minister zet vanuit het ecologisch budget van het project A4 bovenop de vervangingswaarde € 5 miljoen extra in. Het voetpad over de A4 bij de Delftweg kan vervallen, doordat er een fietsviaduct ligt over de Vliet dat een betere verbinding geeft tussen tramlijn 1 (halte 's-Gravenmade) en het Havenkwartier/Plaspolder. Het geld (€ 0,4 miljoen), dat wordt uitgespaard door het voetpad te laten vervallen, wordt ingezet voor de viaducten Wilhelminapark en van Rijnweg,

De minister heeft een afweging gemaakt voor het benodigde werkterrein voor het op locatie bouwen van een nieuw spoorviaduct. De keuze ging tussen het terrein van Event Plaza en het terrein van het AZC. Vanuit bedrijfseconomische perspectief is de keuze van het ministerie gevallen op het AZC-terrein. Het budget (€ 7 miljoen) dat was gereserveerd voor de mogelijk noodzakelijke aankoop van Event Plaza, zet de minister nu in voor beide overkluizingen. Dit aanbod is specifiek gekoppeld aan het AZC-terrein en niet aan welk ander project dan ook. Bij het eventueel niet beschikbaar stellen van

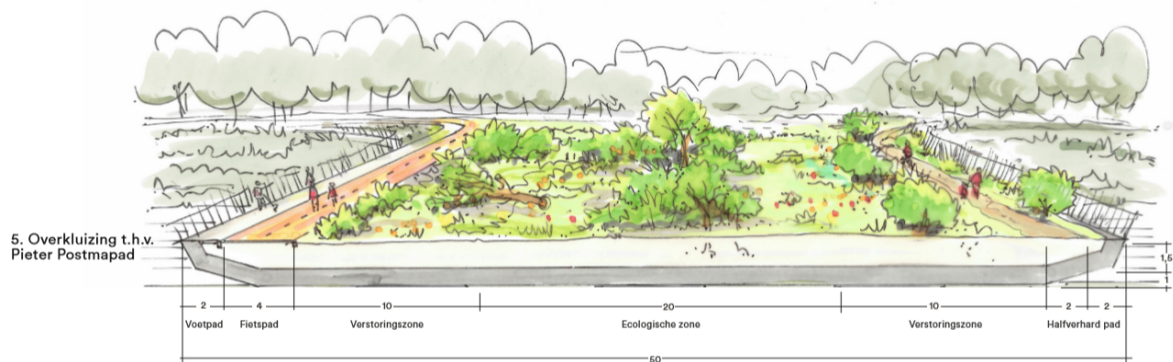
² Over de BTW vindt geen verrekening plaats tussen de gemeente en het Rijk. Het Rijk kan geen BTW verrekenen en de gemeente doet een bijdrage en is geen opdrachtgever.

het AZC-terrein zal een planologische aanwijzing volgen vanuit het ministerie en is € 7 miljoen niet beschikbaar voor de overkluizingen.

Het ministerie stelt hierboven op € 2,25 miljoen beschikbaar. Dit bedrag is vrij te besteden. Het kan worden ingezet in de realisatie van de viaducten, maar kan ook ingezet worden in het project Prinses Beatrixlaan (BVB). De tegenprestatie van de gemeente voor dit bedrag is dat de gemeente het ecologische groen zal onderhouden na de oplevering van het project.

Het totale beschikbare budget vanuit het Rijk voor meekoppelkansen Wilhelminapark en Van Rijnweg sluit op ca. €24.825.000 inclusief btw. Wanneer de gemeente kiest voor inzet van € 2,25 miljoen in de BVB, dan resteert € 22.575.000 voor de viaducten. Dit is een vaste bijdrage. Voorwaarde voor deze bijdrage van I&W is dat de AZC locatie gedurende de looptijd van het project (4 jaar) om niet beschikbaar wordt gesteld door Rijswijk en de gemeente zelf ook een bijdrage levert (keuze uit de scenario's Kwaliteit++, Kwaliteit+ of Cofinanciering).

Het lopende onderzoek naar de haalbaarheid van een tramremise wordt niet tegengehouden door de tijdelijke bouwplaats tot circa medio 2026. Tussen Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Rijkswaterstaat is contact over de planning en fasering. De bouw van de spoorbrug staat de besluitvorming over de mogelijke tramremise niet in de weg. De huidige planning van de MRDH gaat uit van stalling van trams vanaf 2026 en een eventuele remise op de AZC locatie kan in gebruik genomen worden vanaf 2029. Mogelijk beïnvloedt deze latere beschikbaarheid de locatiekeuze van de tramremise. Er zal ook onderzoek plaatsvinden naar eventuele tijdelijke stallingsmogelijkheden tijdens de spoorbrugbouw.



Impressie van overkluizing met maten van verstoring

c. Subsidie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Het fiets/voetgedeelte van het viaduct Van Rijnweg is subsidiabel. De breedte van het voetfietspad in twee richtingen is ongeveer 8 meter. De subsidiabele kosten van het voetfietspad zijn € 2,88 miljoen. Subsidie is 50% van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) wanneer 50% wordt ingezet door de gemeente. De subsidie /cofinanciering van de MRDH is dan € 1,44 miljoen bij een investering van € 1,44 miljoen van de gemeente. De 8 meter extra breedte wordt dan toegevoegd.



Visual overkluizing Wilhelminapark

d. Bijdrage Rijswijk

Er zijn drie scenario's voor de financiële bijdrage aan het realiseren van de twee overkluizingen. Dit raadsvoorstel richt zich op het scenario Kwaliteit+.

Scenario Cofinanciering

In het scenario Cofinanciering wordt alleen gebruik gemaakt van de mogelijkheid van subsidie van de MRDH en de vrij besteedbare bijdrage van het ministerie van € 2,25 miljoen wordt ingezet in de BVB. De jaarlijkse kosten van het onderhoud zijn geraamd op € 7.000. De totale investering in de viaducten wordt € 25.455.000.

Het beschikbare budget van het ministerie is € 22.575.000 en met een subsidie van de MRDH van €1.440.000 is dit in totaal € 24.015.000 voor de viaducten en € 2.250.000 als vrij besteedbaar bedrag. Rekening houdend met subsidie van de MRDH is een cofinanciering van de gemeente Rijswijk noodzakelijk van € 1.440.000. De bijdrage van de gemeente Rijswijk bedraagt dan totaal €1.440.000.

De kapitaallasten voor het scenario cofinanciering bedragen: € 50.500 op basis van 40 jaar afschrijving. Het groenareaal in het scenario Cofinanciering van de gemeente wordt uitgebreid. Het groenonderhoud kost € 7.000 per jaar na oplevering van het project. In het scenario Cofinanciering worden de viaducten Wilhelminapark en de Van Rijnweg 35 meter respectievelijk 21 meter breed.

Scenario Kwaliteit++

Met een benodigde investering van € 34.650.000 voor het scenario met de maximaal haalbare overkluizingen is naast de cofinanciering van MRDH (€1.440.000) een extra bijdrage van €6.945.000 van de gemeente noodzakelijk. De bijdrage van de gemeente Rijswijk bedraagt dan totaal € 8.385.000 (6.945.000 extra bijdrage + 1.440.000 cofinanciering).

De kapitaallasten voor het scenario Kwaliteit++ bedragen € 308.200 op basis van 40 jaar afschrijving. Het groenareaal in het scenario Kwaliteit++ wordt uitgebreid. Het groenonderhoud kost per jaar € 12.400 na oplevering van het project. In het scenario Kwaliteit++ worden de viaducten Wilhelminapark en de Van Rijnweg 50 meter, respectievelijk 30 meter breed.

Scenario Kwaliteit+

Dit is het scenario waarbij de bijdrage van het ministerie van € 2,25 miljoen niet wordt ingezet in de viaducten maar in de Bovengrondse Verstedelijkingsvariant Beatrixlaan (BVB). Dit kan omdat de bijdrage van het ministerie van € 2,25 miljoen vrij besteedbaar is. In ruil voor de bijdrage van € 2,25 miljoen van het ministerie onderhoudt de gemeente vanaf oplevering van de viaducten in 2027/28, de

Voor dit scenario is een investering van € 32.400.000 benodigd waarbij de vrij besteedbare bijdrage van € 2,25 miljoen van het ministerie wordt ingezet in de BVB. In de twee viaducten wordt dan naast de cofinanciering van MRDH (€ 1.440.000) een extra bijdrage gedaan van € 6.945.000 van de gemeente, gelijk aan de investering in het scenario “Kwaliteit++”. De bijdrage van de gemeente Rijswijk bedraagt dan totaal € 8.385.000 (6.945.000 extra bijdrage + 1.440.000 cofinanciering).

Als gevolg van de vertraging in tijd van de projecten Fietstunnel spoor (RijswijkBuiten) en de Beatrixlaan BVB, ontstaat financiële ruimte in de begroting en het meerjareninvesteringsplan. Het is mogelijk om voor een aantal jaren kapitaallasten vrij te maken. Dit kan dienen ter dekking van kapitaallasten van de Meekoppelkansen in de eerste jaren. Voorgesteld wordt om in de periode 2021 – 2024 deze vrijvallende kapitaallasten tijdelijk in te zetten voor de dekking van de twee viaducten. Na positieve bestuurlijke besluitvorming wordt e.e.a verwerkt in 2e halfjaarrapportage en het meerjareninvesteringsplan. De kapitaallasten voor het scenario “Kwaliteit+” zijn gelijk aan de kapitaallasten van het scenario “Kwaliteit++” omdat de investering van uit de gemeente hierin gelijk is.

Mogelijke tijdelijke dekking investering A4-meekoppelkansen									
Volgens begroting 2020			Investerings	Totaal	Bijdrage	Netto	Kapitaallasten		
			jaar	investering	derden	investering	2021	2022	2023
Fietstunnel spoor Den Haag - Rotterdam		2020	€ 4.300.000	€ 2.150.000	€ 2.150.000	€ 65.000	€ 64.000	€ 64.000	€ 63.000
Infrastructuur Prinses Beatrixlaan		2021	€ 11.400.000	€ 0	€ 11.400.000		€ 114.000	€ 342.000	€ 340.000
		2022	€ 11.300.000	€ 9.700.000	€ 1.600.000			€ 48.000	€ 48.000
					Totaal kapitaallasten	€ 65.000	€ 178.000	€ 454.000	€ 451.000
Aanpassing van de begroting			Investerings	Totaal	Bijdrage	Netto	Kapitaallasten		
			jaar	investering	derden	investering	2021	2022	2023
Fietstunnel spoor Den Haag - Rotterdam		2024	€ 4.300.000	€ 2.150.000	€ 2.150.000				
Infrastructuur Prinses Beatrixlaan		2023	€ 11.400.000	€ 0	€ 11.400.000				€ 114.000
		2024	€ 11.300.000	€ 9.700.000	€ 1.600.000				
					Totaal kapitaallasten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 114.000
Ruimte voor tijdelijke dekking meekoppelkansen						€ 65.000	€ 178.000	€ 454.000	€ 337.000
						Kapitaallasten			
investeringsruimte voor tijdelijke dekking meekoppel						€ 65.000	€ 178.000	€ 454.000	€ 337.000
meekoppelkansen		uitbreiding groenareraal	jaar	investering gemeente		investering	2021	2022	2023
scenario	cofinanciering	€ 6.900,00		€ 1.440.000	kapitaallasten	€ 0	€ 0	€ 50.500	€ 50.500
					vrij vallende kapitaallasten	€ 65.000	€ 178.000	€ 403.500	€ 286.500
scenario	Kwaliteit++	€ 12.400,00		€ 8.385.000	kapitaallasten	€ 0	€ 0	€ 308.200	€ 308.200
					vrij vallende kapitaallasten	€ 65.000	€ 178.000	€ 145.800	€ 28.800
scenario	Kwaliteit+	€ 11.000,00							
				€ 8.385.000	kapitaallasten	€ 0	€ 0	€ 308.200	€ 308.200
					vrij vallende kapitaallasten	€ 65.000	€ 178.000	€ 145.800	€ 28.800

pagina 12 van 14

meerjarenbegroting 2020 - 2023, vanwege de vertraging in de realisatie van een fietstunnel spoor Den Haag - Rotterdam en de herinrichting van de Beatrixlaan. De meekoppelkansen zijn vanwege de aanleg van nieuwe fietsviaducten, aan te merken als mobiliteitsinvesteringen, net als de fietstunnel en de Beatrixlaan. Derhalve wordt voorgesteld om, conform besluitvorming bij de Begroting 2020, de kapitaallasten vanaf 2023 te dekken vanuit de parkeergelden. De financiële consequenties worden meegenomen in de 2e halfjaarrapportage 2020.

Wij leggen u geen scenario "niets doen" voor. Mocht u willen besluiten om bewust niet in te zetten op enig scenario voor meekoppelkansen, dan volgt daar uit dat de minister slechts functioneel herstelt wat volgens de (O)TB hersteld moet worden (dus viaduct Van Rijnweg en 't Lam als in de huidige vormgeving; geen aanpassing aan viaduct Pieter Postmapad, niet passend bij de plannen van het Wilhelminapark en wel de bouw van een nieuwe spoorbrug). Er is geen investeringsimpuls van €24.825.000. Ook de vrij te besteden € 2,250 miljoen vervalt, want er is immers geen sprake van "groen" en geen tegenprestatie door Rijswijk te leveren. Rijswijk zal wel het AZC terrein verhuren (zie hieronder).

a. Overige financiële aspecten

Het ter beschikking stellen van het AZC terrein als bouwplaats. Het contract met het AZC loopt af en wordt niet verlengd.

De gemeente stelt, zo is afgesproken, het AZC terrein voor een periode van 4 jaar om niet ter beschikking aan het ministerie. Wanneer de periode van gebruik langer duurt, worden met een onafhankelijke taxatie de huurgelden bepaald op basis van vastgoedwaarde. Dit wordt een procesafspraken in de bestuurlijke overeenkomst. Per medio 2022 is het terrein leeg opgeleverd en zijn in de begroting geen inkomsten meer geraamd. De inkomsten na 4 jaar ingebruikname worden te zijner tijd verwerkt in de begroting.

Het tijdelijk ter beschikking stellen van het terrein als bouwplaats, met als tegenprestatie van de minister een investering van € 7 miljoen in de overkluizingen, leidt ertoe dat er gedurende 4 jaar geen inkomsten zijn door verhuur of verkoop aan een andere partij, indien deze zich aanmeldt. Dit kost de gemeente circa € 1 miljoen.

b. Financiële risico's

De subsidieaanvraag bij de MRDH is nog niet afgerond. Het financiële risico hiervoor is € 1,44 miljoen. De kans op afwijzing wordt klein geacht. De MRDH heeft per brief aan het ministerie bevestigd dat zij in principe een aandeel zal meefinancieren in die onderdelen van meekoppelkansen die leiden tot betere regionale fietsroutes. De eerste ambtelijke contacten zijn hierover gelegd. Als de aanvraag wordt afgewezen leidt dit ertoe dat er 4 meter minder breedte op het viaduct Van Rijnweg wordt gerealiseerd.

De ramingen zijn op basis van een voorontwerp. De bijdrage van het ministerie en de gemeente is een gefixeerde vaste bijdrage. De aanneemsom kan hoger of lager uitvallen. Wanneer overschrijding van het beschikbare budget in het proces mocht plaats vinden, treden de gemeente Rijswijk en Rijkswaterstaat in overleg met elkaar om te bezien hoe het programma van eisen voor de twee viaducten is aan te passen om binnen het budget te blijven. Dit wordt in de bestuursovereenkomst vastgelegd.

5. Bestuursovereenkomst

De hierboven beschreven afspraken tussen de gemeente Rijswijk en het ministerie van I&W worden vastgelegd in een op te stellen bestuursovereenkomst. Vanwege het proces van het (O)TB dient voor het zomerproces zekerheid te zijn bij het ministerie over deelname en de bijdrage van de gemeente om de meekoppelkansen onderdeel te laten zijn van het TracéBesluit.

6. Planning Bestuurlijke besluitvorming

- 9 juni besluit college gemeente Rijswijk op Ontwerp Tracé besluit,
- Forum 16 juni, raadsvoorstel Meekoppelkansen ter bespreking,
- 14 juli Raadsvergadering, raadsvoorstel Meekoppelkansen ter besluitvorming,

- 3 november, begrotingsraad, opname financiële gevolgen Meekoppelkansen in de begroting en het meerjareninvesteringsplan,
- Voor 1 april 2021 vaststellen Tracé Besluit door de Minister.

De bestuursovereenkomst wordt door (een vertegenwoordiger van) het college ondertekend.

De financiële doorwerking en het dekkingsvoorstel worden na het raadsbesluit verwerkt in de begroting en het Meerjareninvesteringsplan. Dan wordt vanaf jaarschijf 2021 de investering benoemd als PM en in de aanloop naar de begroting van jaarschijf 2023 worden de financiële consequenties verwerkt. Bij het opstellen van de bestuursovereenkomst wordt met het ministerie voor zowel het kasritme als de finale verrekening een voorstel uitgewerkt.

7. Communicatie

Na het vaststellen van de bestuursovereenkomst in het college wordt vanuit Rijswijk een persbericht verstuurd. De kernboodschap in dit persbericht wordt in afstemming met het ministerie van I&W opgesteld. Uw raad wordt geïnformeerd over de vorderingen.