



Holland Rijnland ontwikkelt strategie voor financiering grote projecten

Holland Rijnland ontwikkelt de komende maanden een strategie voor de financiering van enkele grote regionale projecten. Daarbij gaat het om de RijnlandRoute, RijnGouweLijn-west, het Offensief van Teijlingen en het Groenfonds. Deze strategie moet midden 2006 uitmonden in een convenant tussen Rijk, provincie en regio over de verdeling van de kosten van de projecten. Holland Rijnland heeft ex-staatssecretaris en ex-minister Willem Vermeend gevraagd de regio van strategisch advies te dienen bij het opstellen van de investeringsplannen.

Met de uitvoering van de vier projecten is een bedrag gemeoid van ruim 1 miljard euro. De aanleg van de RijnlandRoute en de RijnGouweLijn-west eisen daarvan het grootste deel op. De regio en de provincie moeten voor de vier projecten naar verwachting 225 miljoen euro op tafel leggen.

De RijnlandRoute en de RijnGouweLijn-west vormen de ruggengraat van de ontwikkelingen in de As Leiden-Katwijk, inclusief woningbouw op Valkenburg. Het Offensief van Teijlingen en het Groenfonds zijn gericht op de verbetering van de landschapskwaliteit en de vitalisering van het agrarische bedrijfsleven in respectievelijk de Bollenstreek en het veenweidegebied.

"Het gaat om enorme bedragen," aldus Marc Witteman, in het Dageelijks Bestuur van Holland Rijnland belast met de ontwikkeling van de financieringsstrategie. "Maar het gaat hierbij ook om de belangrijkste onderwerpen op de regio-agenda, die we zijn overeengekomen in het Programma van Afspraken uit 2002. Dat programma is nog steeds de basis van de huidige samenwerking. Er bestaat onder de gemeenten van Holland



Witteman: "Meeste kans van slagen als we onze plannen goed onderbouwen."

Rijnland grote overeenstemming dat de RijnlandRoute en RijnGouweLijn essentieel zijn voor de ontwikkeling van Holland Rijnland. Ook het Offensief van Teijlingen en het Groenfonds voor het veenweidegebied kunnen op een breed draagvlak rekenen."

Holland Rijnland werkt bij het opstellen van de investeringsstrategie nauw samen met de provincie. De beide partijen stellen samen één plan op, waarmee ze begin volgend jaar het Rijk willen overtuigen extra geld uit te trekken voor deze projecten. Witteman: "We ontwikkelen een integrale strategie omdat de plannen nauw verweven zijn. We hebben de meeste kans van slagen als we onze plannen goed onderbouwen en we op het juiste moment naar het ministerie stappen."

Methoden

De ideeënvorming over de ontwikkelingsstrategie is nog in een beginfase. ▶▶

Jeltje van Nieuwenhoven: "Eensgezindheid tonen aan het Rijk"

Bij het opstellen van de investeringsstrategie voor RijnlandRoute, RijnGouweLijn en landschapsprojecten werken Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland nauw samen. Mevrouw Jeltje van Nieuwenhoven is niet alleen gebiedsgeputeerde voor Holland Rijnland, maar heeft ook verkeer en vervoer in haar portefeuille. Hoe denkt zij over de samenwerking van regio en provincie?

"Ik vind het een goede zaak dat we samen optrekken bij de ontwikkeling van een investeringsstrategie voor deze grote projecten. Het vraagstuk van de mobiliteit maakt het absoluut noodzakelijk dat we de afzonderlijke projecten in een breder verband zetten. Daarbij doel ik dan vooral op de Rijnlandroute en de RijnGouweLijn. Maar die ontwikkeling is niet voldoende. Het gaat erom dat we in de hele regio nadenken over hoe we dat gaan indelen. Samenwerking is bovendien belangrijk om eensgezindheid te tonen aan het Rijk."

Wat verwacht u bij deze aanpak van de regio als partner van de provincie?

"Ik verwacht dat de regio z'n huiswerk doet en dat de ruimtelijke en financiële voorstellen breed worden gedragen. Verder vind ik dat de regio zich terdege moet realiseren dat inwoners van een gemeente ook inwoners van de regio zijn. Het kan dus niet zo zijn dat probleem en oplossing beginnen of eindigen bij een gemeentegrens. De regio kan alleen een betrouwbare



De regio bereidt een strategie voor om afspraken te maken met provincie en Rijk over de verdeling van enkele grote projecten: de RijnlandRoute, de RGL-west, het Offensief van Teijlingen en het Groenfonds voor het veenweidegebied. Deze projecten gaan allemaal terug op het Programma van Afspraken uit 2002, dat mede aan de basis lag van het ontstaan van Holland Rijnland. In dit nummer van SamenGevat achtergrondinformatie over de investeringsstrategie. Verder speciale aandacht voor de As Leiden-Katwijk, waar twee van de grote infrastructuurprojecten vorm moeten krijgen.





partner zijn als ze weet wat ze wil. Gelukkig heb ik dat tot nu toe ook zo ervaren."

Regio en provincie werken als gelijkwaardige partners samen in de As Leiden-Katwijk. Is het belangrijk dat regio en provincie hetzelfde standpunt hebben over deze aanpak?

"Nee, dat is niet echt noodzakelijk, maar maakt het wel makkelijker. Maar als je oog en oor hebt voor elkaar komen we er wel uit. Uiteindelijk worden oplossingen alleen maar beter wanneer ze vanuit diverse invalshoeken worden bekeken en aangedragen."

Daarom is het volgens Witteman nu nog onduidelijk hoe de regio en de provincie hun aandeel van 225 miljoen euro bij elkaar willen krijgen en gaan verdelen. Om die discussie te voeren moet de regio eerst zelf weten waarover ze praat. Dit najaar zal de regio verkennen wat een eventuele bijdrage kan zijn en hoe deze wordt verdeeld. Witteman acht het niet waarschijnlijk dat de regio daarbij kiest voor een systeem waarbij de kosten direct worden omgeslagen naar een bijdrage per bewoner. "Zelfs als we die bijdrage over een langere periode uitsmeren, brengt dat de gemeenten waarschijnlijk in grote financiële problemen. Zeker nu met ingang van volgend jaar het gebruikersdeel van de onroerendzaakbelasting komt te vervallen. Dat betekent dat we op zoek moeten naar andere methoden. En die zijn er volgens mij zeker. Je kunt bijvoorbeeld denken aan een vaste bijdrage van alle nieuwe woningen die we in de periode tot 2020 gaan bouwen. Eigenaren van nieuwe woningen hebben direct belang bij een goede

infrastructuur. Hetzelfde geldt voor ondernemers op nieuwe bedrijventerreinen. Wellicht moeten we op den duur zelfs een deel van het rekeningrijden gebruiken voor de aanleg van nieuwe regionale infrastructuur."

Advies

Holland Rijnland heeft voor het begeleiden van de gesprekken over de financieringsplannen de expertise ingeschakeld van ex-staatssecretaris van Financiën en ex-minister van Sociale Zaken Willem Vermeend, die op dit moment werkzaam is bij een adviesbureau voor complexe strategie- en managementvraagstukken. Het is de bedoeling dat Vermeend naast zijn advieswerk in november twee conferenties voor bestuurders en ambtenaren voorziet. Witteman: "We denken dat zijn kennis op het gebied van overheidsfinanciën en zijn ervaring met de gang van zaken in Den Haag ons goed van pas kan komen bij het bedenken van de juiste strategieën." De portefeuillehouder is ervan overtuigd dat het lukt de financiering voor elkaar te krijgen. "Mocht dat niet zo zijn, dan hebben we een enorm probleem. De grote infrastructuurprojecten zijn van groot belang voor de As Leiden-Katwijk en de ontwikkeling van Valkenburg. Die projecten zijn voorwaardelijk aan elkaar gekoppeld. Geen infrastructuur kan dan wel eens betekenen dat we geen woningen meer bouwen of geen bedrijventerreinen aanleggen. Daar is onze regio niet mee gebaat."

Gemeenschappelijk

De aanleg van de RijnlandRoute en RijnGouweLijn-west vindt plaats in het zuidelijke deel van Holland Rijnland. Dat kan de indruk wekken dat vooral de gemeenten in dit gebied voordeel hebben van de projecten. Toch denkt Witteman dat ook de gemeenten in de noordelijke Bollenstreek en het veenweidegebied het belang van de projecten inzien en bereid zijn mee te betalen. "Er ligt een gemeenschappelijk belang. We hebben gekozen voor het openhouden van de Bollenstreek. Dat betekent dat we elders huizen moeten bouwen. Dat staat in het Programma van Afspraken. Woningbouw is alleen mogelijk als we ook voor een goede infrastructuur zorgen. Dat is

een breed gedragen standpunt en staat zelfs verwoord in de Nota Ruimte. Je kunt het ook omdraaien. Als we er niet in slagen de verstedelijking langs de As Leiden-Katwijk op een goede manier vorm te geven, is het openhouden van de Bollenstreek ook niet gegarandeerd. En ook het Platform Greenport heeft aangegeven dat een goede infrastructuur van groot belang is voor een vitaal bollencomplex. De plannen die er nu liggen komen de hele regio ten goede. Daarom ben ik ervan overtuigd dat we bereid zijn hier met ons allen aan bij te dragen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor partijen die al hebben meebetaald aan de RijnGouweLijn-oost. Daarbij moeten we bekijken hoe deze afspraken betrokken worden in het vervolgproces."

Belangen

Witteman sluit niet uit dat er bij de uitvoering van de vier projecten een beroep wordt gedaan op het bedrijfsleven in de vorm van publiek-private samenwerking (PPS). "We zijn nu bezig dit te bestuderen. Wellicht biedt vooral Valkenburg hiervoor mogelijkheden. Er zijn twee partijen met elk hun eigen belang. Wij willen een goede infrastructuur aanleggen en dan bouwen. Bouwers willen geld verdienen met woningen. Dat is een goed uitgangspunt om rond de tafel te gaan zitten en te kijken of we elkaar tegemoet kunnen komen. Zo'n zelfde principe geldt wat mij betreft ook voor de ontwikkeling van bedrijfsterrainen." ■

Planning

- Oktober-december 2005: werkconferenties bestuurders en ambtenaren
- Januari 2006: voorstel investeringsstrategie gereed
- Februari-maart: bestuurlijke besluitvorming over strategie
- April-mei: input voor afspraken met provincie en Rijk
- Mei-juni: opstellen intentieverklaringen voor bijdragen
- Juni: definitieve besluitvorming over regionale inzet
- Juli 2006: akkoord Rijk, provincie

“Haast geboden met opstellen financieringsplannen”

“We moeten zorgen dat we niet te laat zijn. Daarom is er haast geboden. De plannen voor de financiering van de RijnlandRoute, RijnGouweLijn en de landschapsprojecten moeten zo snel mogelijk worden geformuleerd en in Den Haag bij het Rijk worden gepresenteerd. Als we dat niet tijdens de huidige kabinetsperiode klaarspelen, gaat er veel tijd verloren.”

Holland Rijnland heeft Willem Vermeend (staatssecretaris van Financiën van 1994-2000 en minister van Sociale Zaken 2000-2002) aangezocht om de gesprekken over de financiering van de grote regionale projecten te begeleiden. Vermeend heeft die taak met enthousiasme aanvaard. “Ik ken het gebied goed. Het is een schitterende regio met een grote diversiteit aan landschappen. Ik geniet daar elke keer weer van als ik op mijn racefiets de regio doorkruis.” Vermeend woont al sinds zijn studietijd in Leiden. Hij is daarom ook goed op de hoogte van de bestuurlijke verhoudingen in de regio. “We hebben te maken met een weerbarstige problematiek en met diverse gemeenten die allemaal hun eigen belangen hebben. Dat realiseer ik mij heel goed. Als ik niet zo op de hoogte was geweest van de regio, dan had ik deze opdracht niet aanvaard.”

Onderzoeken

De regio staat voor forse investeringen, die bij elkaar circa een miljard euro zullen vergen. Wil de regio voldoende geld los krijgen in Den Haag, dan moet zij zelf eerst 225 miljoen boven water krijgen. Het is volgens Vermeend essentieel dat de gemeenten en de provincie op één lijn zitten. “Je kunt niet in Den Haag aankomen als het jezelf niet helemaal duidelijk is hoe dat geld op tafel moet komen. Ik merk dat het regiobestuur daar goed van doordrongen is. Het is nu mijn taak om twee conferenties te organiseren en voor te zitten, waar alle financieringsmogelijkheden worden doorgelicht. Het doel is de gemeenten een beeld te geven van de investeringsomvang en duidelijkheid te krijgen wat de draagkracht is van deze regio en welke kostendragers er zijn.

Het is absoluut noodzakelijk om alle alternatieven mee te nemen om tot een financieringsvoorstel te komen. Daarin passen ook initiatieven voor publiek-private samenwerking. Als je bij Verkeer en Waterstaat je plannen presenteert en geen antwoord kan geven op de vraag of ook de PPS-mogelijkheden zijn onderzocht, heb je een groot probleem. PPS is niet voor alles een oplossing, maar je moet de mogelijkheden wel verkennen en eventuele opties niet bij voorbaat overboord gooien. Ik spreek natuurlijk uit ervaring, want ik heb aan de andere kant van de tafel gezeten. Als staatssecretaris van Financiën was ik verantwoordelijk voor het Gemeentefonds. Als je gesprekspartners om extra geld vroegen, maar hun plannen niet goed op orde hadden, was de kans dat hun wensen werden gehonoreerd aanzienlijk kleiner.”

Vooruit denken

Vermeend realiseert zich dat er in Holland Rijnland ten aanzien van het financieringsprobleem niet te onderschatten gevoeligheden liggen. “Er zijn natuurlijk gemeenten die zich afvragen waarom zij financieel moeten bijdragen aan infrastructuurvoorzieningen waar zij zelf menen geen belang bij te hebben. Dat zijn gevoeligheden waar je niet zomaar overheen kunt walsen. Het mag niet zo zijn, dat bepaalde besluiten door de regio worden opgelegd. Gemeenten moeten echter leren om veel meer vooruit te denken om het gezamenlijke belang in te zien. Dan praat ik niet over vier of vijf jaar, maar over perioden van 15 of 20 jaar. Alle beslissingen die je neemt over de infrastructuur zijn cruciaal voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de toekomst. Daar heeft elke gemeente belang bij. Vergeet niet dat deze regio concurreert met andere regio's in heel Europa. Bedrijven vestigen zich heel makkelijk op een andere locatie. Toekomstgericht denken geldt natuurlijk niet alleen voor de economie, maar ook voor beleidsterreinen als woningbouw en milieu als je de regio ook in de toekomst mooi en leefbaar wil houden.”



Willem Vermeend: “Gemeenten moeten het gezamenlijke belang inzien.”

Verkiezingen

Vermeend is op dit moment betrokken bij een vergelijkbaar project. De gemeente Venlo en de provincie Limburg hebben hem verzocht om de financiering van Floriade 2012 te begeleiden. “Ook dat is een groot project, waarin diverse spelers op een lijn moeten komen. De looptijd van dit project betekent dat we met verschillende besturen te maken zullen hebben.” Daarmee komt Vermeend bij een probleem, waarmee ook Holland Rijnland wordt geconfronteerd. In 2006 zijn er gemeenteraadsverkiezingen en een jaar later wordt er een nieuwe Tweede Kamer gekozen. Met het oog op de ‘vierjarige looptijd’ van politici, betekent dit dat de plannen van Holland Rijnland op zo kort mogelijke termijn rond moeten zijn, om te voorkomen dat discussies door de verkiezingen worden opengebrouwen of vertraagd. Vermeend benadrukt dat het niet zijn taak is om een blauwdruk voor de financiering van de plannen af te leveren. “De conferenties zijn vooral bedoeld als katalysator om tot inventieve plannen te komen en om alle betrokken partijen op een lijn te krijgen. De plannen moeten we nog bij dit kabinet neerleggen, zodat ze bij komende coalitiebesprekingen meteen kunnen worden meegenomen. Kom je pas aanzetten als er al een regeerakkoord is, dan kun je het voorlopig wel vergeten.”

“Regio moet z'n huiswerk goed doen”

De investeringsstrategie van Holland Rijnland voor grote infrastructurele en landschapsprojecten heeft alleen succes als de regio zelf goed zijn huiswerk doet voordat men bij het Rijk aanklopt. Dat zegt Eddy van Hijum, lid van de Tweede Kamerfractie van het CDA en voorzitter van de fractiecommissie voor Verkeer en Waterstaat van zijn partij.

Van Hijum: “Het moet duidelijk zijn dat er groot draagvlak is voor de plannen. Niet alleen inhoudelijk maar ook financieel. De regio moet in staat zijn het Rijk duidelijk te maken dat er keuzes zijn gemaakt en prioriteiten gesteld. Als dat lukt sluit ik niet uit dat de minister bereid zal zijn extra geld uit te trekken voor de projecten die de regio op stapel heeft staan.”

Bestuurskundige Van Hijum is niet onbekend met regio Holland Rijnland. Voordat hij in 2003 toetrad tot de kamerfractie van het CDA, was hij als consultant werkzaam bij PriceWaterHouseCoopers en KPMG. In die hoedanigheid heeft hij enkele adviezen uitgebracht over de fusie van de toenmalige samenwerkingsorganen SDB en SLR. “Daardoor ken ik het gebied goed en weet ik welke plannen de regio de komende jaren wil realiseren. Met die plannen zijn enorme bedragen gemoeid. Ik vind het daarom een goed idee dat alle mogelijkheden worden afgetast om daar financiering voor te vinden.”

Subsidiariteit

In de nieuwe Nota Mobiliteit legt de minister – net als in de vorig jaar verschenen Nota Ruimte – zoveel mogelijk verantwoordelijkheden bij lagere overheden. “Op zich vind ik dat geen slechte zaak,” zo zegt Van Hijum. “Allereerst natuurlijk omdat ik als CDA'er een aanhanger ben van het subsidiariteitsbeginsel. Dat betekent dat wat decentraal kan, in principe ook decentraal moet gebeuren. Maar daarnaast vind ik dat gemeenten, regio's en provincies door het nieuwe beleid veel meer ruimte krijgen om eigen beslissingen te nemen. Dat maakt maatwerk mogelijk, want lokale of regionale gemeenschappen



Van Hijum: “Er moet groot draagvlak zijn voor de plannen.”

kunnen zelf het best beoordelen waar ze woningen willen bouwen en welke infrastructuur er nodig is om nieuwe woongebieden te ontsluiten.”

Inkomsten

Veelgehoorde kritiek is dat lagere overheden weliswaar meer verantwoordelijkheden krijgen, maar dat de rijksoverheid niet het bijbehorende geld geeft om die uit te voeren. Daar komt nog bij dat gemeenten met ingang van 2006 door het afschaffen van het gebruikersdeel van de onroerendzaakbelasting (ozb) een belangrijke inkomstenbron moeten missen. Van Hijum vindt die kritiek maar gedeeltelijk terecht. “In het kader van de Nota Mobiliteit krijgen overheden voortaan een brede doeluitkering voor mobiliteit. Die komt in de plaats voor de vele aparte geldpotjes die er nu zijn. De minister wil deze uitkering jaarlijks reëel met 2,1 procent laten stijgen. Dat betekent dus dat de regio's elk jaar meer geld krijgen. Verder vind ik dat gemeenten het wegvallen van het gebruikersdeel van de ozb niet moeten overdrijven. Mijn partij wil het wegvallen van het gebruikersdeel compenseren via het gemeentefonds. Daardoor gaan gemeenten er per saldo niet op achteruit. Bovendien blijft het eigenaren-deel bestaan.

Eventueel kan men daaraan sleutelen om meer inkomsten te genereren. De provincie kan eventueel de opcenten van de motorrijtuigenbelasting verhogen. Het zal nooit mogelijk zijn om alle projecten uit te voeren. Overheden willen nu eenmaal altijd meer dan financieel mogelijk is. Tot 2020 willen we 80 miljard in de infrastructuur stoppen. Ongetwijfeld is zelfs dat onvoldoende. Je moet prioriteiten stellen. Als de regio dat op een verstandige manier doet en gebruikmaakt van extra bijdragen van het Rijk, moet het mogelijk zijn om projecten als de RijnlandRoute en RijnGouweLijn uit te voeren.”

Private financiering

Publiek-private samenwerking kan bij de realisering van grote infrastructuurprojecten een belangrijke rol spelen, denkt Van Hijum. “Ik ben daar in elk geval een groot voorstander van. Het is een goede zaak als de overheid het bedrijfsleven betreft bij grote projecten. Al is het alleen maar omdat de overheid dan kan profiteren van de kennis die bedrijven hebben. Vaak leidt dat tot hogere opbrengsten of lagere kosten. Commerciële bedrijven kijken nu eenmaal heel anders tegen projecten aan dan overheden.” Van directe financiering van infrastructuur door het bedrijfsleven verwacht Van Hijum echter weinig. “Bedrijven zijn vaak geneigd te redeneren dat de overheid gewoon voor infrastructuur moet zorgen, en eigenlijk kan ik ze daarin geen ongelijk geven. Het enige project dat ik op dit gebied kan bedenken is de verbetering van het Wilhelminakanaal in Tilburg. Maar daar hadden bedrijven dan ook direct belang bij. Ik zie wel veel in private voorfinanciering van projecten. Het komt regelmatig voor dat broodnodige projecten niet op tijd kunnen starten omdat de overheid over te weinig budget beschikt. Private financiering is dan een goede mogelijkheid om zo'n project te versnellen. Overheden betalen de private financiers dan later terug. De A59 bij Den Bosch is op die manier gefinancierd. Als dat niet was gebeurd, zou die weg er nu nog niet zijn.”

As Leiden-Katwijk



“As Leiden-Katwijk bepaalt toekomst regio”

Hoe kunnen we ook op de lange termijn een regio blijven waar je prettig kunt wonen en werken? Hoe kan Holland Rijnland op economisch gebied de concurrentie volhouden met andere regio's in Nederland en daarbuiten? En hoe kan de regio een gebied blijven met een sterke sociale structuur en een duidelijk herkenbare identiteit?



Portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening Jos Wienen is duidelijk. Volgens hem draait bij het bij de ontwikkeling van de As Leiden-Katwijk om de toekomst van de regio. “Het verdichten van de As Leiden-Katwijk betekent dat we het aantrekkelijke landschap van de Bollenstreek en het veenweidegebied in stand kunnen houden. Dat is niet alleen van belang voor een sterk bollencomplex, maar ook voor de ontwikkeling van recreatie en toerisme. Met de As Leiden-Katwijk verbeteren we de mobiliteit. Nieuwe infrastructuur is niet alleen nodig om bestaande problemen op te lossen maar ook om de ontwikkeling van bioscience en ruimtevaarttechnologie te versterken – sectoren waarmee we ons willen profileren. De infrastructuur is bovendien van belang voor de herstructurering in Leiden en een blijvend goede bereikbaarheid van de Greenport in de Bollenstreek en de daaraan verbonden bedrijvigheid, zoals de bloemenveiling in Rijnsburg. De problemen en kansen voor de regio zijn nauw verweven. In de As Leiden-Katwijk proberen we die in samenhang tot een oplossing te brengen.”

Aansluiten

Dat bij de ontwikkeling van de As is gekozen voor verstedelijking in een denkbeeldige lijn van Leiden naar Katwijk hangt volgens Wienen nauw samen met de (cultuur-)historische ontwikkeling van de regio, waarbij wonen en bedrijvigheid zich in de loop der eeuwen hebben geconcentreerd in een brede band rond de Oude Rijn. “Het gebied heeft zich op een natuurlijke manier ontwikkeld. Daar sluiten we met gerichte investeringen in woningbouw en infrastructuur op aan. Bestaande kwaliteiten van het gebied worden versterkt.”

De aanleg van infrastructuur en de bouw van duizenden woningen heeft grote gevolgen voor het landschap. Toch is het volgens Wienen niet de bedoeling dat de As ten koste gaat van de bijzondere kwaliteiten en aantrekkelijkheid van het gebied. “Dan zagen we de tak door waarop we zitten. Daarom investeren we in de As niet alleen in woningen en infrastructuur, maar ook in groen. We streven op Valkenburg niet naar het maximale aantal woningen. Kwaliteit gaat voor kwantiteit. Met groene buffers en versterking van bestaande groenstructuren houden we het gebied leefbaar en verlagen we de druk op bestaande natuurgebieden, zoals de duinen. We willen geen eenvormige huizenmassa. De regio moet ook in de toekomst aantrekkelijk zijn voor bewoners en bedrijven die zich hier willen vestigen.”

Vertrouwen

Met een gerichte investeringsstrategie wil de regio afspraken maken met provincie en Rijk over de financiering van de grote infrastructuurprojecten van de As, de RijnlandRoute en de RijnGouweLijn-west. Wienen heeft er alle vertrouwen in dat de inspanningen van regio en provincie vruchten afwerpen. “Het Rijk heeft Valkenburg zelf aangewezen als woningbouwlocatie. Dan moet men ook bereid zijn bij te dragen aan de daarvoor noodzakelijke infrastructuur. Voor de regio is de infrastructuur een absolute voorwaarde. Niet bewegen betekent dat we ook niet kunnen bouwen. Dat is niet alleen vervelend voor de regio, maar ook voor het Rijk, want als we niet bouwen, brengt de grond op Valkenburg niets op.”

Wat Wienen betreft heeft de ontwikkeling van de As ook sociale aspecten. “Bij Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg gaat het om dorpen die weliswaar flink verdicht zijn, maar toch een sterke sociale structuur kennen. Dat moet in stand blijven. Een goede sociale infrastructuur draagt bij aan de kwaliteit en de leefbaarheid van de regio. Een sterk ontwikkeld verenigingsleven activeert en stimuleert mensen op een positieve manier. Ook dat aspect moeten we samen oppakken.” ■



Locatie Valkenburg

In Project Locatie Valkenburg werken de regievoerende gemeenten Katwijk, Rijnsburg, Valkenburg en Wassenaar samen met de regio Holland Rijnland, het Stadsgevest Haaglanden en de Provincie Zuid-Holland aan de ontwikkeling van het terrein van het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg tot een hoogwaardige locatie, waar ruimte is voor wonen, natuur, recreatie, landbouw en ecologie.

Behalve de hierboven vermelde partijen (lid van de Stuurgroep Project Locatie Valkenburg) zijn ook de in het regieteam Feniks vertegenwoordigde rijkspartijen betrokken bij het project. Het gaat dan met name om de ministeries van Defensie, VROM, Financiën (Domeinen), EZ, LNV en V&W.

De projectleider is Martien Reissenweber, ☎ (071) 406 14 25 / 06-10930777, e-mail: info@locatievalkenburg.nl

Bestuurlijk verantwoordelijk: Stuurgroep Locatie Valkenburg
Contactpersoon: Jos Wiene, burgemeester van Katwijk

De z proje van o Leiden-

Knoop Leiden-West

De brede bestuurlijke samenwerking in Knoop Leiden-West is uniek. Overheden hebben elkaar gevonden in een gezamenlijk belang: het versterken van het woon- en werkmilieu.

De visie op het gebied is neergelegd in het gezamenlijke Masterplan. Daarin zijn de opvattingen en wensen van de verschillende partijen weergegeven. Het Masterplan en de bijbehorende afspraken zijn erop gericht het totale gebied te versterken. Hierbij wordt een evenwicht gezocht tussen de dynamiek van de wegen spoorverbindingen en de hoogstaande economische bedrijvigheid enerzijds, en de rust van de oevers van de Oude Rijn, de dorpen Valkenburg en Rijnsburg en de recreatieterreinen anderzijds.

De combinatie van functies leidt nu al tot een hoogwaardig woon- en werkmilieu, dat met de voorliggende plannen verder wordt versterkt.

Bestuurlijk verantwoordelijk: Jeltje van Nieuwenhoven, gedeputeerde PZH



Programmabureau As Leiden

In het projectbureau As Leiden-Katwijk werken regio's aan de samenhang en coördinatie van de zeven projecten. Bezoekadres: Bargelaan 22, 2333 CT Leiden (aan de wijk). Contactpersoon: Willemijne Moes, ☎ (070) 441 85 06.

RijnlandRoute

Onder de naam RijnlandRoute onderzoekt de provincie Zuid-Holland in samenwerking met Holland Rijnland welke aanpassingen aan wegen nodig zijn om de bereikbaarheid tussen de A4, Leiden en de kust te verbeteren. Het project bestaat uit twee delen: de verbinding tussen de A4 en de A44 en tussen de A44 en de kust bij Katwijk. De toenemende drukte in deze regio veroorzaakt nu al ernstige files. Hierdoor zijn bedrijven minder bereikbaar en klagen bewoners over sluipverkeer, geluidshinder en stankoverlast.

Onder voorzitterschap van gedeputeerde Jeltje van Nieuwenhoven wordt samen met de betrokken gemeenten, bedrijven, bewoners en belangenorganisaties gezocht naar een structurele oplossing die de bereikbaarheid en leefbaarheid verbetert en de ruimtelijke en economische groei stimuleert.

Uit de recent afgeronde verkenning zijn vier tracés naar voren gekomen die de komende tijd in een Tracé-/MER-studie nader worden onderzocht. Volgens planning is de RijnlandRoute in 2014 gereed.

Projectmanager: André van Es, ☎ (070) 441 77 98, e-mail: rijnlandroute@pzh.nl
Bestuurlijk verantwoordelijk: Jeltje van Nieuwenhoven, gedeputeerde PZH

RijnGouweLijn

De RijnGouweLijn is de geplande light-railverbinding van de kust bij Katwijk en Noordwijk. Het oostelijk deel van de lijn, aan de A44 bij Leiden, zal volgens plannen worden bediend. Zo spoedig mogelijk na de ingebruikname van de lijn vanaf Leiden tot de kust worden doorgetrokken. Dit biedt de voordelen van trein en tram. Het kan ook worden bediend door binnesteden, en tevens snel rijden buiten de kust.

De RijnGouweLijn is een project van de provincie Zuid-Holland en de regio's (Holland Rijnland, Rijnstreek en Noord-Holland). Het wordt gefinancierd door Waddinxveen, Boskoop, Alphen aan de Rijn, Oegstgeest, Valkenburg, Rijnsburg, Katwijk en Wassenaar (Directie Zuid-Holland) en de Kamer van Koophandel.

Projectdirecteur is B.R. Buitenhek, ☎ (070) 441 85 06.
Bestuurlijk verantwoordelijke is Jeltje van Nieuwenhoven, gedeputeerde PZH.

even ecten de As Katwijk



Leiden-Katwijk

Holland Rijnland en provincie Zuid-Holland
projecten in de As. Het bureau is gevestigd in Leiden.
(Zeezijde van station Leiden CS)
e-mail: moesw@pzh.nl

ilverbinding tussen Gouda, Leiden en de
ijk tracé tussen Gouda en het transferium
ng vanaf eind 2010 met light rail worden
bruikname van deze RGL-Oost, zal de lijn
rokken. (RGL-West) Light rail combineert
diep doordringen en stapvoets rijden in
en de stad.

provincie Zuid-Holland met de betrokken
(Midden-Holland), de gemeenten Gouda,
n Rijn, Zoeterwoude, Rijnwoude, Leiden,
ijk en Noordwijk, ProRail, Rijkswaterstaat
Koophandel Rijnland.

0) 441 85 69, email: buitenhek@pzh.nl
n Nieuwenhoven, gedeputeerde PZH

Oostflank Leiden

De Oostflank ligt centraal in de Zuidvleugel op de grens van stedelijk gebied en groene hart. Het wordt begrensd door de A4, Vlietland, de stedelijke randen van Voorschoten, Leiden en Leiderdorp. De Oostflank kent een grote variëteit aan projecten in verschillende fasen van uitvoering, zoals W4, de RijnGouweLijn-oost, de Knoop Leiden Oost, de Oostvlietpolder en de RijnlandRoute. Daarmee draagt de Oostflank bij aan de oplossing van regionale problemen op het gebied van mobiliteit, bedrijventerreinen, kantoren en woningbouw.

Bij de Oostflank zijn afstemmen, versnellen en versterken van de lopende initiatieven cruciaal. Daarnaast zijn er twee projecten die niet onderbelicht mogen blijven: de ontsluiting en entree van Leiden en de mogelijkheid om de aansluiting van het stedelijk gebied op het Groene Hart te versterken via de relatie Cronestein met Vlietland. Momenteel vindt er een verdere inventarisatie en analyse van de ontwikkelingen en kansen plaats. Dit moet leiden tot een bestuurlijke agenda.

Projectleider: Jaap Opstal (ALK), ☎ (070) 441 62 54, e-mail: opstal@pzh.nl
Bestuurlijk verantwoordelijk: stuurgroep As Leiden-Katwijk
Contactpersoon: Ron Hillebrand, portefeuillehouder Holland Rijnland

Stedenbaan Zuidvleugel

Stedenbaan Zuidvleugel is een programma gericht op het verbeteren van het regionaal treinvervoer in de Zuidvleugel van de Randstad en het beter benutten van stationslocaties voor onder meer woningbouw en voorzieningen.

Het project heeft betrekking op het hoofdlijnnet en stations tussen Sassenheim/Hillegom en Dordrecht, Den Haag-Gouda en Rotterdam-Gouda.

In project werken samen: Rijk (V&W, VROM en RWS), de overheden in de Zuidvleugel (PZH, Haaglanden, Den Haag, SRR, Drechtsteden, Midden Holland en Holland Rijnland) en de spoorsector (NS en ProRail).

Programmadirecteur: Ellen Lastdrager, ☎ (070) 441 83 03 (Zuidvleugelbureau)
E-mail: lastdrae@pzh.nl
Bestuurlijk verantwoordelijk zijn burgemeester R.G.J. Bandell van Dordrecht en gedeputeerde Asje van Dijk van PZH

Leiden Centraal Project (LCP)

Leiden Centraal is een toplocatie op het gebied van kantoren en leisure met een unieke ligging tussen stad en bio- en life sciences Leeuwenhoek. De RijnGouweLijn kruist hier de spoorlijnen Amsterdam/Haarlem en Rotterdam/Den Haag. Leiden CS is dan ook één van de Stedenbaanlocaties.

Het Leiden Centraal Project heeft de afgelopen jaren al de nodige resultaten opgeleverd, zoals de ondertunneling en herinrichting van het stationsplein en de realisatie van enkele grote nieuwbouwprojecten. Zowel aan de stads- als zeezijde van Leiden CS staan grote projecten op stapel, zoals een grote bioscoop en dancing, kantoren, detailhandel, medische en onderwijsinstellingen, horeca en woningen.

Bij de plannen werken de gemeente Leiden, het LUMC, de universiteit, de Rijngestegroep, de Vereniging Leiden Centraal, bewonersgroepen van de Wassenaarseweg, de Rijnsburgerweg en bewoners van 'De Kijker' nauw samen.

Projectleider Leiden Centraal Project: Pieter Boeter, e-mail: p.boeter@leiden.nl
☎ (071) 516 57 08. Projectleider Stationsgebied Zeezijde: Monique Esselbrugge,
☎ (071) 516 56 47, e-mail: m.esselbrugge@leiden.nl
Bestuurlijk opdrachtgever: Ron Hillebrand, wethouder Leiden

“De As Leiden-Katwijk: een keten van projecten met infrastructuur als ruggengraat”



De zeven projecten die samen de As Leiden-Katwijk (ALK) zijn geen losse modules die naar behoefte kunnen worden toegevoegd of weggelaten. Hans Reijnen, als extern adviseur en programmadirecteur verbonden aan het projectbureau van de ALK, spreekt liever van een keten van projecten, die niet alleen van elkaar afhankelijk zijn, maar elkaar ook versterken. “De infrastructuur vormt daarvan als het ware de ruggengraat.”



De ALK is een direct uitvloeisel van het Programma van Afspraken uit 2002. De toenmalige regio's en de provincie hebben daarin vastgelegd dat ze de Bollenstreek en het veenweidegebied vrij willen houden van bebouwing. Consequentie hiervan is verstedelijking in de As Leiden-Katwijk. Reijnen: “Met de ALK krijgt het Programma van Afspraken handen en voeten. De ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid vindt vooral plaats langs een denkbeeldige band ter weerszijden van de Oude Rijn tussen Leiden en de kust. Essentieel voor die ontwikkeling is dat de infrastructuur van het gebied ingrijpend wordt verbeterd. Daarmee lossen we niet alleen een probleem op dat al langer bestaat. De verbetering van de infrastructuur is ook een absolute voorwaarde voor woningbouw op Valkenburg en bijvoorbeeld de ontwikkeling van het Bioscience park tot een internationale toplocatie. De projecten horen bij elkaar en zijn op meerdere niveaus verweven. De infrastructuur gaat daar nog eens dwars doorheen. Het is een integrale gebiedsontwikkeling.”

Uniek

Reijnen noemt de ALK een ‘kansrijk gebied’, dat door zijn unieke combinatie van gebiedskenmerken alleen maar aan kwaliteit kan winnen. “Het gebied is bijzonder rijk op het gebied van cultuur en natuurhistorie. Denk

maar aan de zee, de duinen, de binnenduinrand, de strandwallen en de Oude Rijn die daar haaks doorheen loopt. Die unieke delen moeten we geen geweld aandoen. We moeten niet het kind met het badwater weggoien. In de visie die we momenteel ontwikkelen willen we aangeven hoe je nieuwe investeringen in het gebied kunt inpassen in de unieke structuur van cultuurhistorische en ‘groen/blauwe’ en eigenschappen die er al zijn. Hoe kunnen we aan bestaande kwaliteiten nieuwe kwaliteiten toevoegen? Hoe kunnen we een kwaliteitssprong maken? Op die vragen geven we in de integrale gebiedsvisie een antwoord.”

Verweven

Bij het voorbereiden en uitvoeren van de zeven ALK-projecten zijn volgens Reijnen afstemming en regie dringend noodzakelijk. De projecten zijn op allerlei terreinen nauw verweven. Fysiek, programmatisch, financieel, procedureel en voorwaardelijk. Reijnen: “Valkenburg is daarvan natuurlijk het bekendste voorbeeld. Daarvoor is afgesproken dat er pas woningbouw mag komen als de infrastructuur op orde komt. Een ander goed voorbeeld zijn de ontwikkelingen rond het Leidse centraal station. Dat is een stedelijke toplocatie met gezondheidszorg, onderwijs, leisure en dienstverlening. De aanleg van de RGL en de ontwikkeling van de Stedenbaan maken dat project alleen maar beter. Op hun beurt zijn RGL en Stedenbaan afhankelijk van de ontwikkelingen rond het station. Nog een voorbeeld. We hebben onderzoek gedaan naar de behoefte aan kantoorruimte rond de Knoop Leiden-West en het project aan de Oostflank. Die gebieden zijn eigenlijk niet te vergelijken. De Oostflank ligt aan een hoofdroute van de Randstad.

Dat vraagt om een geheel ander type kantoorruimte dan aan de westkant van Leiden, dicht bij ziekenhuizen en onderzoeksinstituten. Dat zie je alleen als je dit soort projecten in hun samenhang tegen het licht houdt.”

Dynamisch

Het ontwikkelen van de visie voor de ALK loopt parallel met de planvorming in de regio. Toch is er volgens Reijnen geen gevaar dat de visie door de praktijk van de projectontwikkelingen wordt ingehaald. “Het ontwikkelen van de visie is niet het maken van een foto op een bepaald moment, maar een dynamisch proces. Het gebeurt terwijl we aan het werk zijn. Er is een sterke wisselwerking tussen de projecten en de visie. De ALK is een federatie over de projecten. We komen waar het nodig is om tot afstemming te komen. Waar dat niet nodig is, daar komen we niet. Veel projecten zijn nu nog in de beginfase. Daar zijn volop mogelijkheden voor afstemming en bijstelling. Een goed voorbeeld is Valkenburg. Toen we met de ALK startten, was het vliegveld nog militair terrein. Pas enkele maanden later is besloten om het te sluiten. Dat heeft een frisse start mogelijk gemaakt. Er is vastgelegd dat het niet om de aantallen gaat, maar om de kwaliteit. Dat stempel is vroegtijdig neergezet. Een waarde die is neergelegd tot in de Nota Ruimte.”

De ‘brokstukken’ voor de visie zijn gereed. Waar het volgens Reijnen nu op aankomt, is deze stukken aaneen te smeden. “Ik denk dat we rond de jaarwisseling een integrale visie voor de ALK op tafel kunnen leggen. De visie voor de ALK maakt deel uit van de structuurvisie van de regio. Dan zijn we eigenlijk weer terug waar we ooit zijn begonnen: het Programma van Afspraken heeft dan z'n definitieve plaats gekregen.”



Exploitatie Valkenburg kan budgettair neutraal

Het duurt zeker nog tot 2012 voor de eerste paal in de grond verdwijnt. Maar volgens Martien Reissenweber, sinds januari 2005 bij de gemeente Katwijk in dienst als projectleider van de locatie Valkenburg, is het mogelijk om met 5000 woningen tot een budgettair neutrale exploitatie te komen. "De gemeenteraden hebben in 1999 bij de vaststelling van het plan Valkenburcht al uitgesproken dat 5000 woningen het maximum is voor een kwalitatief hoogwaardige locatie. Dat is een democratisch vastgestelde opdracht. Meer huizen gaan ten koste van ruimte en groen. Daarmee komt de kwaliteit van de nieuwe wijk direct in het gedrang."

Het project Valkenburg strekt zich uit over minimaal tien jaar. In die tijd kunnen allerlei onzekere factoren de exploitatie van de locatie verstoren. De wispelturige economie, de ontwikkeling van de woningmarkt en de stand van de rente zijn er daar slechts enkele van. Toch is Reissenweber niet bang dat de exploitatie van Valkenburg snel in gevaar komt: "Er zijn allerlei manieren om de exploitatie bij te sturen. Zo kun je het risico van rentestijging afdekken met een verzekering. En mocht dat niet voldoende zijn, dan valt er wellicht met VROM te praten over een aanpassing van het percentage sociale woningbouw of de verdeling tussen middeldure en dure woningen. Je kunt ook nog denken aan opvoeren van het aantal woningen per hectare of besparingen bij de uitvoering van de openbare ruimte. Een gewone stoeptegels is goedkoper dan een klinkertje."

Om niet voor verrassingen te komen staan, willen de betrokken gemeenten in elk geval over de oplevering van de grond vooraf duidelijke afspraken maken. "We willen van Domeinen zwart op wit dat we grond kopen die functioneel is te gebruiken. Dat betekent dat de grond geschikt moet zijn voor het doel dat ons voor ogen staat. De kosten voor het opruimen van blindgangers of verontreiniging door kerosine komen wat ons betreft voor rekening van de staat. Zo'n

afpraak is destijds ook gemaakt bij de ontwikkeling van de Vinexlocatie Ypenburg," aldus de projectleider.

Overleg

Binnenkort start de projectgroep Valkenburg met het opzetten van de grondexploitatie. Reissenweber denkt dat die een positief resultaat oplevert. In overleg met de betrokken ministeries van Defensie, Financiën en VROM bekijkt de projectgroep hoe dat geld optimaal ten goede kan komen aan de ontwikkeling van de locatie. "Iedereen heeft geld nodig. We moeten voorkomen dat partijen alleen voor zichzelf kiezen, want dan is het risico groot dat Katwijk uiteindelijk met de gebakken peren blijft zitten. Op een artikel 12-status van de gemeente zit niemand te wachten."

Sommen

Voor het eind van het jaar krijgt de Katwijkse gemeenteraad "rekenommen" voorgelegd voor een exploitatie van Valkenburg met 3000, 5000 of 6000 woningen. Het aantal van 6000 is volgens Reissenweber niet bedoeld om de betrokken partijen alvast voor te bereiden op de bouw van meer dan 5000 woningen. "Ik weet dat sommigen bang zijn dat het die kant opgaat, maar het aantal van 6000 is alleen bedoeld als rekenkundig voorbeeld. Het stelt de gemeenteraden juist in staat een weloverwogen beslissing te nemen," aldus de projectleider. Domeinen wil pas praten over de prijs voor de grond als het programma voor de locatie bekend is. Katwijk stelt met de Stuurgroep Valkenburg een programma op, waarbij Domeinen, VROM en Defensie meekijken. Reissenweber: "Eind september heeft de Stuurgroep een bureau geselecteerd dat op basis van dit programma een haalbaarheidsstudie uitvoert. Zoals in de Nota Ruimte is vastgelegd, voert daarbij dus niet het Rijk, maar de gemeente de regie. Ik heb hier hoge verwachtingen van."



Groen

"Eerst bewegen, dan bouwen" is het adagium voor de ontwikkeling van Valkenburg. Voor de aanleg van de RijnlandRoute en de RijnGouweLijn moet de regio zo'n 225 miljoen euro zelf op tafel leggen. Reissenweber: "Het spreekt voor zich dat Valkenburg financieel bijdraagt aan de infrastructuur. Hoe dat er uit gaat zien, is nu nog niet te zeggen. Bovendien moeten we ook geld uittrekken voor de groene bufferzones met Wassenaar en de duinen. Die zijn een onlosmakelijk onderdeel van de plannen." Met de start van de financieringsplannen van Holland Rijnland voor de infrastructuur en landschapsprojecten in de regio, is de exploitatie van Valkenburg in een stroomversnelling gekomen. Reissenweber: "We moeten alle mogelijkheden onderzoeken, inclusief publiek-private samenwerking. Wellicht heeft dat financiële voordelen of betekent het dat we risico's kunnen delen met private partijen." ■

“PPS kan leiden tot hogere opbrengsten”

Zijn er bij grote gebiedsontwikkelingsprojecten als de As Leiden-Katwijk mogelijkheden voor publiek-private samenwerking (PPS)? En heeft deze samenwerking voordelen? Peter Oussoren, werkzaam bij het Kenniscentrum PPS van het ministerie van Financiën, denkt van wel. De voordelen liggen volgens hem vooral in opbrengstverhoging van projecten en het (ver)delen van risico's tussen overheden en private partijen.

Opbrengstverhoging is volgens Oussoren mogelijk omdat private partijen vaak mogelijkheden zien die overheden domweg laten liggen. “Een goed voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van de Meerstad bij Groningen. De overheid had een mooi rond meer ontworpen met daaromheen woningen. Het eerste wat de projectontwikkelaars deden was het meer uitbreiden met een groot aantal uitlopers. Dan kun je veel meer woningen aan het water bouwen. Zij wisten natuurlijk al lang dat die veel meer geld opbrengen dan normale woningen. Dat biedt de overheid de mogelijkheid de grondprijzen iets op te schroeven. Het geld dat je daarmee verdient kan weer ten goede komen aan het project als geheel of aan de infrastructuur.” Het (ver)delen van risico's tussen publieke en private partijen, zodanig dat deze worden gedragen door degene die er het meeste invloed op heeft of die het risico het beste kan dragen, heeft duidelijke en directe voordelen voor de overheid. Dat voordeel is niet direct financieel, maar kan wel zorgen voor meer gemoedsrust, ook in politieke zin. “Op die manier kan PPS een project soms behoorlijk versnellen.”

Businessplan

Het inschakelen van private partijen bij gebiedsontwikkeling vergt volgens Oussoren een grondige voorbereiding, waarbij betrokken overheden een gedegen businessplan moeten ontwikkelen voor kosten, aantallen woningen, opbrengstcapaciteit, financieringsconstructies en tijdsplanning. “Grote vraag is wanneer je de private partijen bij de voorbereiding betreft. Te vroeg – als nog onvoldoende duidelijk is wat de output op hoofdlijnen moet worden – kan niet. Maar het overleg mag ook niet zo laat zijn dat private partijen geen invloed meer kunnen uitoefenen op de kernelementen van de plannen. Private betrokkenheid moet een zinvolle meerwaarde hebben voor het project en er niet toe leiden dat een private partij alleen wat kan verdienen door de woningdichtheid te vergroten met extra woningen.”

Van groot belang is volgens Oussoren verder dat overheidspartijen duidelijke keuzes maken en prioriteiten stellen. Zo moet onder meer duidelijk zijn of de opbrengst van een gebied volledig ten goede komt aan het project of ook voor andere doelen wordt gebruikt. “Meestal heeft elke betrokken partij geld nodig en gebruikt men de ontwikkeling van een gebied als een ruif om uit te eten. Maar dat komt het project zelden ten goede. Een goed voorbeeld is de restauratie van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De opbrengstenkant daarvan was lange tijd onduidelijk. Na jaren bleek dat enkele gemeenten mogelijke verdiensten liever uitgaven aan allerlei lokale voorzieningen. Daarmee kwam de restauratie behoorlijk in het gedrang.”

Organiseer de opdracht

“Kernthema van elk gebiedsontwikkelingsproject is ‘organiseer de opdracht’,” zo zegt Oussoren. “Overheden moeten het onderling eens zijn. Niet alleen inhoudelijk, maar ook financieel. Dat kan soms lang duren. Ik ben nauw betrokken bij de Amsterdamse Zuid-As. Daar heeft het overleg tussen stad en staat over de plannen jaren geduurd. De grote kunst is het traject zo te organiseren dat er een duidelijk gemeenschappelijk belang ontstaat. Inmiddels is dat gelukt.”

Een van de moeilijkste taken waarvoor de overheid staat bij PPS-projecten is de vraag of ze de markt kan uitdagen een project te optimaliseren zonder vooraf aan te geven hoeveel publiek geld er beschikbaar is. “En dan is er nog het proces van de selectie van marktpartijen. Als je optimaal wilt profiteren van de creatieve inbreng van bedrijven, zul je hen ook uitzicht op opdrachten moeten geven. Anders houden ze hun plannen in de la. Je moet een brug slaan tussen de creatieve inbreng en de verdien capaciteit in de uitvoeringsfase. Verder zijn aanbestedingsprocedures door de regelgeving uit Brussel niet eenvoudiger geworden. Dat soort procedures kun je niet meer even op een achternamiddag regelen. Helaas ontbreekt het veel partijen over voldoende kennis om ingewikkelde tenderprocedures met succes in de markt te zetten.”

DBFM

Holland Rijnland wil veel geld steken in de RijnlandRoute en Rijn-GouweLijn. Volgens Oussoren zal het moeilijk worden dit soort ‘lijninfrastructuurprojecten’ geheel te financieren uit de opbrengst van woningbouw. “Je kunt de prijs van huizen niet eindeloos verhogen. Goede infrastructuur kan een woningbouwproject wellicht aantrekkelijker maken, maar nieuwe bewoners hebben daar geen boodschap aan. Die vinden het vanzelfsprekend dat er een extra afrit of tramhalte komt. Uiteindelijk bepaalt de markt tot welk niveau je kunt gaan. Als de huizen te duur worden, heb je een ernstig probleem.”

Goede mogelijkheden voor besparingen liggen er volgens Oussoren wellicht in zogeheten “DBFM”-constructies, waarbij een private partij het recht krijgt een weg- of railverbinding te ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden (design – build – finance – maintain). “Ervaringen elders hebben geleerd dat daarmee 10 tot 15 procent op de kosten valt te besparen.”

Concluderend stelt Oussoren dat Holland Rijnland en de provincie duidelijke prioriteiten moeten stellen en gezamenlijk moeten optrekken naar het Rijk. “Als men één taal spreekt en een duidelijk omschreven doel heeft, kan men één front vormen. Daarmee is procesmatig de helft al gewonnen.” Verder moeten regio en provincie op zoek naar goede marktpartijen die eventueel bereid zijn risico's te dragen. Verder adviseert Oussoren de regio in een vroegtijdig stadium een gedegen financieel model te ontwikkelen. “Roep de hulp in van iemand die daarbij kan assisteren. Dat kost weliswaar geld, maar levert ook veel op.” Tot slot is het volgens Oussoren nodig dat de overheden zich verdiepen in selectieprocedures, tenders, prijsvragen en veilingen. “De begrippen concurrentie en transparantie zijn geen loze kreten uit Brussel, ze kunnen ook een katalysator zijn om projecten van de grond te krijgen.” ■

“Bijdragen bedrijfsleven mogelijk via OZB”



“Met deze investeringsstrategie zet Holland Rijnland een aantal flinke stappen vooruit.” Cees Broeksma, secretaris van de Kamer van Koophandel Rijnland, is optimistisch over het plan van de regio om afspraken te maken over de financiering van enkele grote gebiedsprojecten. Wel plaatst hij kritische kanttekeningen bij de mogelijkheden voor PPS bij de financiering, maar niet zonder daarvoor een alternatief te presenteren dat volgens hem kans van slagen moet hebben.

Broeksma kan zich goed vinden in de voornemens van de regio voor de infrastructuur. “Je maakt bij de overige partijen en investeerders meer indruk als je met een gezamenlijk beleids- en uitvoeringsprogramma naar buiten treedt. Zulke plannen hebben nu eenmaal massa nodig. Natuurlijk zijn er projecten en knelpunten die je beter op kleinere schaal kunt oplossen, bijvoorbeeld op gemeenteniveau. Maar niet elk vraagstuk heeft zijn eigen geografische schaal. We praten hier over grensoverschrijdende problematiek en die moet je ook regionaal aanpakken. Als je wilt dat de rijksoverheid daarbij over de brug komt, moet je eerst zelf de financiering op orde hebben.” Broeksma heeft er daarbij alle vertrouwen in, dat het de regio lukt om binnen de gestelde termijn – de huidige kabinetsperiode – de plannen rond te krijgen. “De regio beschikt over een paar goede bestuurders, die de kar kunnen trekken. En als je hoort dat ze er ook een financieel

zwaargewicht als Willem Vermeend bij betrekken, dan moet het lukken.”

Belangenverstrengeling?

In de discussie over de financiering van met name RijnGouwewijn-west en de RijnlandRoute zal de regio ongetwijfeld mogelijkheden van PPS de revue laten passeren. Broeksma: “PPS is complexer dan menigeen denkt. De problemen zitten niet alleen aan de kant van het bedrijfsleven, maar ook bij de overheid. Daar zijn wij zelf bijvoorbeeld bij de financieringsplannen voor de Oude Rijn-zone tegenaan gelopen. Wij hebben in Nederland nu eenmaal te maken met het bestuursmodel volgens Thorbecke en de democratische controle die daar bij hoort. Wanneer overheid en bedrijfsleven met elkaar samenwerken in een ontwikkelingsmaatschappij, zal dat bedrijfsleven daar voorwaarden aan stellen. Dan moet je je afvragen of de bevoegdheden van de lokale overheden niet in gevaar komen. Belangenverstrengeling ligt op de loer, omdat je uitvoeringstaken delegeert naar een rechtsvorm, waar ook private partijen bij zijn betrokken. En die hebben nu eenmaal hun eigen belangen. Je ontkomt er bij vormen van PPS daarom niet aan om het uitvoeringsprogramma, c.q. ondernemingsplan, van de ontwikkelingsmaatschappij voor te leggen aan alle afzonderlijke gemeentebesturen. Dan zullen alle geldende regels, inclusief inspraakprocedures op de normale wijzen moeten worden doorlopen.”

OZB

“De vraag is dan, hoe je dit kunt oplossen. Daarmee is in ons land nog niet veel ervaring opgedaan. Het heeft ook geen zin om met de collectebus langs het bedrijfsleven te gaan, want zo werkt dat niet. De overheid kan nog zo roepen dat de economie met bepaalde infrastructuurle investeringen kan groeien, maar de economie komt niet met 20 miljoen euro over de brug. En als je al bedrijven weet te interesseren voor een samenwerkingsconstructie met de overheid, dan zullen er altijd

ondernemers zijn die niets bijdragen, en het allemaal aan hun burens overlaten. Als het al moeilijk kan zijn om de gemeenten aan de periferie van de regio te overtuigen van het belang van de investeringen, dan kun je nagaan wat dat voor bedrijven betekent.” Toch ziet Broeksma wel een oplossing, en daarbij kijkt hij naar de ervaringen die de gemeente Leiden heeft opgedaan met een opslag op de OZB voor alle bedrijven. Het geld dat daarmee wordt binnengehaald, gaat naar een ondernemingsfonds. Ondernemers- en winkeliersverenigingen kunnen hier geld uit putten dat bestemd is voor het algemene economische belang, zoals de verbetering van bedrijventerreinen.

“Dat is een eenvoudige en duidelijke manier om het bedrijfsleven te betrekken bij de financiering. Dit kan je iedereen uitleggen, het is duidelijk waar het geld voor wordt gebruikt, terwijl je zo ook het probleem van de ‘freeriders’ kunt omzeilen. Op dezelfde manier kun je niet alleen van het bedrijfsleven een bijdrage vragen, maar ook de partijen die zijn betrokken bij de bouwlocatie Valkenburg. De regio geeft een dergelijke constructie natuurlijk een wat spannende dimensie omdat de schaal gewoon veel groter is. Maar je kunt het bedrijfsleven duidelijk maken dat het geld wordt besteed aan de verbetering van de bereikbaarheid van de regio en de bedrijventerreinen. Waarbij naar mijn mening ook de ontsluiting via het openbaar vervoer niet mag worden vergeten, want er liggen op dat gebied nog heel wat mogelijkheden.”

Broeksma realiseert zich dat er vooral uit de liberale hoek en bij sommige ondernemers de opvatting heerst, dat het alleen de overheid is, die verantwoordelijkheid draagt voor de infrastructuur. “Dan zeg ik, je hebt gelijk, maar je moet je gelijk wel zien te krijgen. Ik zie initiatieven om het bedrijfsleven bij de financiering te trekken als tempoversnellers. Als je op zo’n manier bij de uitvoering van een project tien jaar wint, dan durf ik de discussie best aan.” ■

Nieuw logo Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft een nieuw logo. Tijdens de vergadering van het Algemeen Bestuur van 12 oktober heeft het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland een nieuw beeldmerk met ondertitel gepresenteerd.

Na het verzoek van de gemeente Noordwijkerhout om de naam van de regio opnieuw ter discussie te stellen is het Dagelijks Bestuur niet met het voorstel gekomen voor een andere naam. Wel heeft het Dagelijks Bestuur het beeldmerk aangepast en een ondertitel geïntroduceerd.



Bij de discussie over de naam van de regio was bij bollengemeenten het gevoel ontstaan dat de bollenstreek onvoldoende tot uitdrukking komt in de regionaam. Het DB heeft aan dit gevoel tegemoet willen komen door in het logo de bloemen en het "bloeiende" karakter van de regio nadrukkelijk onder de aandacht te brengen. De bollenstreek heeft overigens de warme belangstelling van de regio. Met het Offensief van Teylingen, de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek en de Greenport Bollenstreek maakt Holland Rijnland zich sterk voor een vitaal bollencomplex en het openhouden van het kenmerkende landschap.

Het Dagelijks Bestuur heeft zich bij zijn standpuntbepaling laten leiden door de omstandigheid dat de naam Holland Rijnland inmiddels al lang gebruik wordt en een wijziging in dit stadium niet meer wenselijk is. Verder heeft een rol gespeeld dat deze regio een grote verscheidenheid kent. De Bollenstreek is daarvan één van de parels, maar dat geldt ook voor de historische stad Leiden, de kuststreek, de Kagerplassen en het Groene Hart.

Met het nieuwe beeldmerk en de ondertitel meent het Dagelijks Bestuur dat enigszins recht wordt gedaan aan de gevoelens in de Bollenstreek, zonder de gevoelens in andere delen van de regio uit het oog te verliezen. Met ingang van 1 januari 2006 wordt het nieuwe logo ingevoerd.

Jaarrekening 2004 vastgesteld

In de vergadering van 12 oktober heeft het Algemeen Bestuur de jaarrekening en het bijbehorende verslag over 2004 goedgekeurd.

Tot en met 30 september 2004 vallen de jaarrekeningen onder de verantwoordelijkheid van de oude regelingen. Om te voorkomen dat diverse oude besturen bijeen geroepen moesten worden is een vereffeningscommissie opgericht met vertegenwoordigers uit beide regio's. Deze commissie op 24 augustus goedkeuring gegeven aan de zes jaarrekeningen. Enkele cijfers:

- Het totaal aan jaarrekeningen sluit met een voordelig saldo ten opzichte van de begrotingen van € 800.834 verdeeld over de eerste negen maanden € 709.835 en het laatste kwartaal € 90.999.
- Voor het Regionaal Indicatieorgaan Duin- en Bollenstreek was de bijdrage begroot op € 1.527.000, terwijl de werkelijke bijdrage € 1.468.440 is. Een voordeel van € 58.560.

- De gemeenten hebben in 2004 in totaal € 6.249.098 aan voorschotten betaald. Hun bijdrage was echter in totaal € 5.500.363, zodat een bedrag van € 748.735 aan de gemeenten kan worden terugbetaald.
- Indien de totale bijdrage geheel op basis van inwonertal zou worden verdeeld, dan was de begrote bijdrage € 16,20 per inwoner en de werkelijke bijdrage € 14,14 per inwoner. Maar door verschillende afrekenmethodieken zal het bedrag per gemeente per inwoner hiervan afwijken.

De overschotten zijn een gevolg van vacatures die al in 2003 en in de loop van 2004 zijn ontstaan en die in verband met de op handen zijnde fusies en afstoting van taken niet zijn ingevuld. Daar waar nodig is extern personeel ingehuurd.

Naast de fusies is met name aandacht besteed aan de uitvoering van het Programma van Afspraken dat vertaald is in de uitvoeringsprogramma's 2003 en 2004. ■

Meer informatie over investeringsstrategie

Wie meer (achtergrond)informatie wil over de investeringsstrategie van Holland Rijnland, kan daarvoor contact opnemen met de programmamanager Verkeer & Vervoer, Chris de Veer, ☎ (0252) 46 24 62, e-mail: cdveer@hollandrijnland.net

As Leiden-Katwijk

Voor meer informatie over de As Leiden-Katwijk kunt u contact opnemen met Willemijne Moes, ☎ (070) 441 85 06, e-mail: moesw@pzh.nl ■

Digitale nieuwsbrief

Minimaal eenmaal per veertien dagen verschijnt er onder de titel Holland Rijnland Berichten ook een digitale nieuwsbrief met nieuwtjes uit en over de regio. Wilt u deze ook ontvangen? Meld u dan aan via de link rechtsonderaan op www.hollandrijnland.net of met een e-mail naar info@hollandrijnland.net met als onderwerp: Aanmelding HollandRijnland Berichten. ■

Colofon

Regiomagazine SamenGevat is een uitgave van Holland Rijnland en verschijnt minimaal vier keer per jaar.

Redactieadres: Holland Rijnland, t.a.v. Annemarie Ockeloen
e-mail: aockeloen@hollandrijnland.net
☎ (0252) 46 24 17, ☎ (0252) 46 24 44

Verzendadministratie: secretariaat@hollandrijnland.net
of ☎ (0252) 46 24 00

(Eind)redactie, vormgeving en realisatie:

Seashore Media, Katwijk ZH (www.seashore.nl),