

# Eindevaluatie Project Rijnlandroute (2016 t/m 2024) in het kader van de Regeling Projecten Zuid-Holland

---

## Inleiding

Op 3 februari 2016 is het project Rijnlandroute<sup>1</sup> door Provinciale Staten (PS) aangewezen als groot project in het kader van de Regeling Projecten Zuid-Holland (d.d. 26 maart 2008). Sindsdien is er twee keer per jaar gerapporteerd over de voortgang ervan aan Provinciale Staten. De laatste rapportage had betrekking op de periode 26 januari 2024 tot en met 9 september 2024.

Als beschreven in deze laatste rapportage is het projectdeel N206 ir. G. Tjalmaweg volledig afgerond. Het projectdeel A4-N434-A44 (hierna te noemen N434) is in juli 2024 geopend en wordt thans administratief afgerond. Komende jaren resteert enkel nog de realisatie van de N206 Europaweg (hierna te noemen Europaweg). De verantwoording hierover verloopt via de reguliere P&C-cyclus.

Het project Rijnlandroute – met daarbinnen de Corbulotunnel als project van een exceptionele omvang – is voor het overgrote deel gereed. Naar aard en omvang is het project Europaweg een regulier PZH-project en vergelijkbaar met bijvoorbeeld de Concordiabrug.

Om deze reden stellen Gedeputeerde Staten (GS) u voor, conform paragraaf 4 van de Regeling Projecten (beëindiging van de groot-projectstatus), te besluiten de groot-projectstatus voor de Rijnlandroute te beëindigen. Daartoe is deze eindevaluatie opgesteld conform de aanwijzingen voor de eindevaluatie overeenkomstig artikel 1.4.2 van de Regeling Projecten Zuid-Holland.

De structuur van de eindevaluatie volgt de aanwijzingen uit de regeling, sluit aan bij eerdere vergelijkbare rapportages, zoals die over de renovatie van het C-gebouw, en is inhoudelijk gebaseerd op de door GS aan PS verstrekte voortgangsrapportages over de periode 2016 tot en met de tweede Voortgangsrapportage van 2024. In de evaluatie zal niet worden ingegaan op inhoudelijke issues. Die zijn reeds beschreven in de inhoudelijke rapportages aan PS.

---

<sup>1</sup> Bestaande uit de drie deelprojecten N434, N206 ir. G. Tjalmaweg en de N206 Europaweg.



## 1. Doelstellingen en mate van realisatie

De Rijnlandroute is ontwikkeld om de bereikbaarheid tussen Katwijk, Leiden en de rijkswegen A4/A44 te verbeteren. Daarnaast had het project tot doel het onderliggende wegennet, vooral in en rondom Leiden, te ontlasten. PS hebben bij de besluitvorming in 2014 ingestemd met deze aan te leggen infrastructuur.

Met de voltooiing van de N434 (inclusief de Corbulotunnel), de herinrichting van de N206 ir. G. Tjalmaweg, en de realisatie van flankerende maatregelen, zijn deze doelstellingen met uitzondering van het deelproject Europaweg gerealiseerd. Overeenkomstig de verplichting uit het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) zal door PZH nog een evaluatie van de Milieu

Effectrapportage worden opgesteld. Hierover zal u – indien nodig – later apart worden geïnformeerd.

Het derde onderdeel van het project, te weten de Europaweg, is thans in uitvoering en zal naar verwachting in 2027 worden opgeleverd.

De uiteindelijke financiële afwikkeling zal vermoedelijk in 2028 plaatsvinden. De voortgang zal in de reguliere P&C-producten meegenomen worden.

## 2. Uitgevoerde activiteiten



(vrijwel) Alle vooraf benoemde activiteiten zijn gerealiseerd.

De vooraf genoemde activiteiten zijn, met uitzondering van het nog lopende deelproject Europaweg, vrijwel allemaal gerealiseerd. Ook zijn (of worden) in het kader van de afronding en overdracht heldere afspraken gemaakt en bijbehorende budgetten belegd bij de partijen die zorgen voor de laatste handelingen.

Gedurende de projectperiode zijn diverse grote infrastructurele ingrepen uitgevoerd. Deze zijn voorafgegaan door vele conditionerende werkzaamheden zoals het verwerven van gronden, het verkrijgen van vergunningen, het verleggen van kabels en leidingen, en het communiceren daarover met de betrokken omgeving.

De aanleg van de nieuwe provinciale weg N434, inclusief de Corbulotunnel van circa 2,5 kilometer, vormde een van de technisch meest ingrijpende onderdelen. De bestaande N206 ir. G. Tjalmaweg is heringericht en verbreed, en op de N206 ir. G. Tjalmaweg zijn structurele verbeteringen doorgevoerd, inclusief nieuwe ongelijkvloerse aansluitingen. De Torenvlietbrug is vervangen en aangepast aan de nieuwe verkeersintensiteit. Tevens zijn in het gehele projectgebied ecologische verbindingzones, geluidsmaatregelen en recreatieve voorzieningen gerealiseerd, waarmee invulling is gegeven aan destijds door PS ingediende moties en door GS gedane toezeggingen.

In 2018 is aanvullend door GS in samenwerking met PS besloten tot het aanpassen van de scope door de Snelfietsroute Katwijk – Leiden onder te brengen in het contract met de aannemer. Ook deze is gerealiseerd.

In de exploitatieperiode treedt voor beide gerealiseerde deelprojecten het Domein Uitvoering op namens de provincie.

### 3. Projectkosten

Het programma is – met inachtneming van de nog lopende juridische procedure - binnen de gestelde financiële kaders gerealiseerd.

De totale verwachte lasten *van het project*<sup>2</sup> komen uit op circa € 1.128,6 miljoen. Dit bedrag ligt – rekening houdend met de vanuit het PZI ontvangen prijsindexeringen - binnen de oorspronkelijk vastgestelde kaders, hoewel op deelprojectniveau sprake is geweest van herschikkingen en aanvullende financiering. Zo zijn onder andere archeologische vondsten, aanvullende milieueisen, scope-aanpassingen en marktomstandigheden aanleiding geweest tot bijstelling van de raming. Dat geldt uiteraard ook voor de additionele projectkosten door de langere doorlooptijd.

Ook de nog verwachte kosten voor de afrondende werkzaamheden van de deelprojecten N206 ir. G. Tjalmaweg en N434 en de MER-evaluatie op grond van het PIP maken hier deel van uit. Dat geldt ten slotte ook voor de verwachte kosten van het deelproject Europaweg.

De dekking van al deze kosten is gevonden via herallocatie binnen het projectbudget, bijdragen van het Rijk, gemeenten en andere partners. Ook is bij de Kadernota 2024 door PS een aanvullend budget ter beschikking gesteld ten laste van de Rijnlandroute Risicoreservering.

De totale (verwachte) *batens van het project* (waaronder de bijdrage van de PZH) komen eveneens uit op € 1.128,6 miljoen.

*De verwachte lasten en batens zijn daarmee in evenwicht.* De uiteindelijk (naar verwachting in 2028) eventueel resterende middelen zullen terugvloeien naar de Algemene Middelen. Onderverdeeld naar de drie deelprojecten geeft dit de volgende stand van de lasten en de batens<sup>3</sup>:

| Deelprojecten<br>Rijnlandroute | Lasten               | Baten                |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|
| N434                           | € 800,9 mln          | € 567,9 mln          |
| N206 ir. G. Tjalmaweg          | € 195,9 mln          | € 59,2 mln           |
| N206 Europaweg                 | € 131,8 mln          | € 25,6 mln           |
| PZH                            | -                    | € 475,9 mln          |
| <b>Totaal</b>                  | <b>€ 1.128,6 mln</b> | <b>€ 1.128,6 mln</b> |

<sup>2</sup> O.b.v. de Tweede Voortgangsrapportage aan PS over 2024.

<sup>3</sup> Bedragen o.b.v. prijspeil 2024 en conform de Tweede Voortgangsrapportage aan PS over 2024.

Mocht het door PZH ingestelde Hoger Beroep over de claim van de aannemer van de N434 onverhoopt ongunstig uitvallen, dan wordt alsdan gehandeld naar bevind van zaken en zal de Rijnlandroute Risicoreservering in die discussie worden betrokken. Met de accountant is begin 2025 de jaarlijkse “robuustheidstoets” van deze risicoreservering besproken. Deze zal op het huidige financiële niveau worden aangehouden tot en met de oplevering en overdracht van het deelproject Europaweg.

#### 4. Planning

✓ Het project is met vertraging opgeleverd.

In de eerste voortgangsrapportage aan PS (peildatum 1 april 2016) werd nog uitgegaan van een oplevering van het (gehele) project, bestaande uit de drie deelprojecten, per Q4-2022.

De initiatief- en de verkenningsfase vonden plaats in de periode 2014 t/m 2016 waarna de aanbestedingsfase aanbrak. Na de gunning van het werk aan de aannemer van de N434 startte deze begin 2017 de uitvoering met de voorbereidende werkzaamheden.

Voor het deelproject N206 ir. G. Tjalmaweg was de gunning in 2018 en voor de Europaweg lag dat moment op begin 2024. De daadwerkelijke aanleg van de infrastructuur vond voor de N434 en de N206 ir. G. Tjalmaweg plaats tussen 2018 en 2024. In 2023 (N206 ir. G. Tjalmaweg ) en 2024 (N434) zijn afrondende werkzaamheden uitgevoerd en is de gehele infrastructuur in gebruik genomen.

Alle deeltrajecten zijn vertraagd, voornamelijk door onvoorziene omstandigheden. Voor het gehele project bleek Corona aanzienlijke impact te hebben. Daarnaast speelden ook meer specifieke zaken zoals de extra tijd die nodig was voor de uitdetaillering van het ontwerp van de N434 door de aannemer, de grote scope-aanpassing ten aanzien van de Snelfietsroute, het dodelijk ongeval (Corbulotunnel), archeologische vondsten, een brand in een loods en daarmee samenhangende leveringsproblemen.

Voor het deelproject N206 ir. G. Tjalmaweg kostten met name de inpassing van de tijdelijke weg en het gebruik van de circulaire bouwstof Beaumix meer tijd dan gepland.

Ten aanzien van de deelprojecten N206 ir. G. Tjalmaweg en N434 leverde dit ten opzichte van de initiële planning uit 2016 een vertraging op van zo’n 2,5 jaar ten opzichte van wat bij aanvang was voorzien.

Voor het deelproject Europaweg leidde de noodzaak tot het verlagen van inpassingskosten en met name het beperken van de omgevingshinder tot een meer fundamentele herziening van het initiële ontwerp (uit 2016). Dat heeft betekenis gehad op de uiteindelijke gunning waardoor de verwachte oplevering met zo’n vijf jaar verschuift.

## 5. Risicobeheersing

|                                                   |
|---------------------------------------------------|
| Het programma kent een adequate risicobeheersing. |
|---------------------------------------------------|

Het project heeft een eigen beheersplan opgesteld en dat is in 2018 door accountantskantoor Deloitte beoordeeld. Bij die gelegenheid is de *opzet* van de beheersing positief beoordeeld. Over de *werking* heeft de onafhankelijk Projectcontroller bij iedere (interne) voortgangsrapportage positief geoordeeld.

Voor het project is een eigen risicobeheersingsproces ingericht gebaseerd op ervaringen met soortgelijke programma's en projecten in Nederland. Er is gestuurd op de Prognose Eindstand (PES) zijnde de uiteindelijk te verwachten kosten van het project op de verwachte einddatum. Deze manier van beheersen maakte het mogelijk om tijdig en proactief te anticiperen op dat wat zou gaan komen bij ongewijzigd beleid en daarop desgewenst (bij) te sturen via gerichte beheersmaatregelen.

Het risicoregister werd periodiek geactualiseerd conform de in 2018 beschreven *opzet* van de beheersing. Risico's zoals grondgesteldheid, niet gesprongen explosieven, verkeersveiligheid tijdens uitvoering, archeologie en contractuele onzekerheden zijn tijdig gesignaleerd en beheerst. Door de inzet van een projectreservering en risicobuffers is, in combinatie met de PES, adequaat gestuurd op het voorkomen van, – en de financiële gevolgen van risico's.

In het kader van de accountantscontrole ten behoeve van de Subsidiegever (het Rijk) heeft Deloitte over de jaren 2012 t/m 2022 positief geoordeeld.

Sinds het jaar 2021 heeft Deloitte positief geoordeeld over de “robuustheid van de Rijnlandroute Risicoreservering”. Dat heeft in alle jaren geleid tot het opnemen van deze beoordeling in het controledossier van de accountant en in een enkel geval ook in het accountantsverslag aan PS.

Ook in de reguliere jaarrekeningen (tot en met het jaar 2024) zijn met betrekking tot het project Rijnlandroute geen bijzonderheden aan het licht gekomen.

## 6. Functioneren projectorganisatie

|                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| De projectorganisatie heeft gedurende het gehele traject goed gefunctioneerd onder regie van de provincie Zuid-Holland. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Aan de reguliere werkzaamheden voor de N434 werd door middel van heldere afspraken en systems engineering sturing gegeven aan ontwerp en uitvoering. Dit gehele proces werd onafhankelijk (en succesvol) geaudit door de tunnelorganisatie van Rijkswaterstaat.

De samenwerking met de aannemerscombinatie Comol5 verliep overwegend constructief ook al werd dat niet altijd vergemakkelijkt door de thans nog steeds lopende juridische procedure.



Het deelproject N206 ir. G. Tjalmaweg kende een aantal zaken die met name invloed hebben gehad op de relatie met de omgeving (en de planning). Dat betrof de inpassing van de tijdelijke weg die aanvankelijk deels buiten de PIP-begrenzing lag en de toepassing van Beaumix. Uiteindelijk bleef ook hier de samenwerking op de werkvloer met de aannemer Boskalis positief en is eind 2023 geleverd “wat besteld was” en de infrastructuur in beheer gekomen van het Domein Uitvoering.

Het deelproject Europaweg is sinds eind 2024 ingericht om zelfstandig als PZH-project verder te gaan. Ook enkele voormalige programmataken zullen door het deelproject Europaweg worden afgewikkeld onder het motto “taak over budget over”. Dit raakt bijvoorbeeld de afwikkeling van “kabels en leidingen” en het realiseren van de laatste verplichtingen uit het Tracébesluit en het PIP van weleer ten aanzien van de bommencompensatie. Daarover zijn in het kader van het PZI afspraken gemaakt. Deze worden zichtbaar vanaf de begroting 2026 (en verdere jaren).

Door de inzet van een kwaliteitsteam is gestuurd op de vormgeving en uiteindelijk de landschappelijke inpassing van de infrastructuur. Door de inzet van experts op het gebied van techniek, veiligheid, omgeving en beheersing is gestuurd op naleving van contractuele verplichtingen.

De bestuurlijke en ambtelijke lijnen waren kort en de samenwerking met Rijkswaterstaat (RWS) verliep naar wederzijdse tevredenheid. Hierdoor kon waar nodig snel worden ingespeeld op ontwikkelingen.

Met omwonenden, gemeenten en andere stakeholders is actief gecommuniceerd en opgetrokken, onder meer via een publiekswaag, informatiebijeenkomsten en nieuwsbrieven. Daarnaast heeft in de periode 2017 t/m 2024 het “Informatiecentrum RijnlandRoute” gefunctioneerd dat voor alle betrokkenen een laagdrempelige entree was tot het verspreiden van kennis over het project. Deze manier van werken was voor de provincie in deze vorm en omvang uniek.

## 7. Exploitatie

✓ De exploitatie is adequaat ingeregeld.

Het beheer- en onderhoud van de Corbulotunnel is op basis van de tussen de PZH en RWS gesloten overeenkomst voor 15 jaar ondergebracht bij Rijkswaterstaat. De hieraan verbonden werkzaamheden worden uitgevoerd door de aannemer Comol5. Het beheer- en onderhoud van de N206 ir. G. Tjalmaweg is voor 10 jaar gecontracteerd bij de aannemer Boskalis.

De kosten van het beheer- en onderhoud zijn ingebed in de reguliere planning- en controlcyclus en gekoppeld aan het PZI.

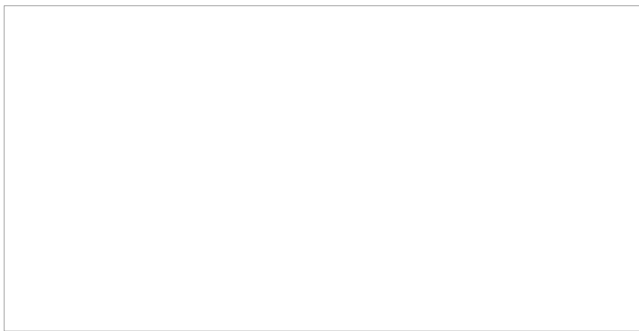
## Eventuele verschillen met eerdere voortgangsrapportages

De onderhavige eindevaluatie geeft geen ander beeld dan de tweede voortgangsrapportage van 2024.

## Eindevaluatie; Overall beeld Project Rijnlandroute

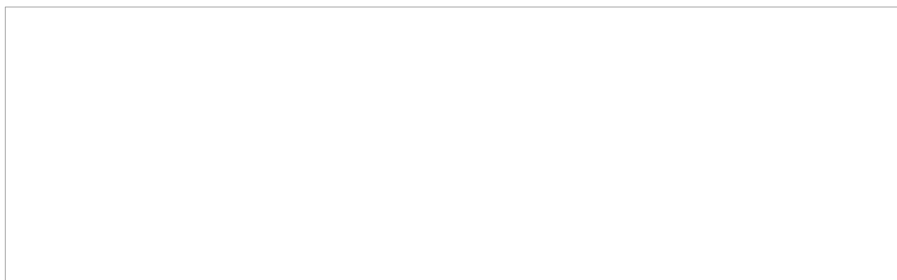
| Scope | Planning | Financiën | Risico's | Organisatie | Exploitatie |
|-------|----------|-----------|----------|-------------|-------------|
| +     | +/-      | +/-       | +        | +           | +           |

Opgesteld Programmadirecteur:



d.d. 27 mei 2025

Akkoord ambtelijk opdrachtgever:



d.d. 27 mei 2025