

Financiën project Noordelijke Randweg Voorhout

9 mei 2023

Z-19-105341



a. Deze notitie

De realisatie van het project Noordelijke Randweg Voorhout gaat via een aantal deelcontracten. Eerst is in 2019 de voorbelasting aangelegd en is gestart met de bouw van de spooronderdoorgang. Voorjaar 2021 is de spooronderdoorgang opgeleverd en daaropvolgend is gestart met het contract waarmee de randweg zelf is aangelegd, inclusief de nieuwe aansluiting (rotonde) op de N444, de fietstunnel onder de N444 en de inrichting van de ecologische verbindingszone naast de weg. Zomer 2022 is de Noordelijke Randweg opengesteld voor het verkeer. Eerste kwartaal 2023 is het vierde (kleinere) contract tot uitvoering gebracht: het doortrekken van de Spoorlaan tot aan het fietspad langs de Noordelijke Randweg, zodat een nieuwe verbinding ontstaat voor fietsers en voetgangers tussen de randweg en het centrum en treinstation van Voorhout.

Deze uitvoering van het project in deelcontracten heeft twee doelen/redenen:

1. Niet alle onderdelen van het project zijn tegelijkertijd uitvoeringsgereed en er is bovendien soms een onderlinge afhankelijkheid tussen contracten. De bouw van de spooronderdoorgang kon bijvoorbeeld pas worden gestart toen de bouwweg was aangelegd.
2. Door deze gefaseerde uitvoering kan gerichter worden gestuurd op de financiële consequenties van de nog aan te besteden contracten, aangezien voorgaande contracten dan al zijn aanbesteed of (deels) uitgevoerd en de kosten preciezer bekend zijn. Er worden kostenramingen opgesteld en vervolgens is de vraag hoe de inschrijfprijzen van aannemers zich verhouden tot deze kostenramingen. Daarnaast zijn bij de grote langlopende contracten risicoreserveringen opgenomen (omgaan met onzekerheden en tegenvallers). Als een deelproject is aanbesteed en is uitgevoerd is duidelijk voor welk bedrag het werk is uitgevoerd en welk deel van de risicoreservering werkelijk nodig is geweest. Ten opzichte van de beschikbare dekking is dan ook duidelijk hoe deze zich verhoudt tot de nog te realiseren onderdelen.

De resultaten van afgelopen periode gerealiseerde aanbestedingen en uitgevoerde deelprojecten, leiden tot een geactualiseerde financiële stand van zaken en prognose ten opzichte van de vorige prognose. Het doel van voorliggende notitie is de raad te informeren over de actuele financiële stand van zaken, per peildatum 1 januari 2023.

Eerdere rapportages

- De raad is met een memo van 10 februari 2020 geïnformeerd over de financiële stand van zaken van het project per 1 januari 2020. Op 2 maart 2020 is de raad tijdens een beeldvormende bijeenkomst geïnformeerd over de stand van zaken in het project en over de financiën (begroting, dekking, uitgaven en prognose), in voorbereiding waarvan de memo van 10 februari 2020 beschikbaar is gesteld.
- De raad is met een memo d.d. 30 mei 2022 geïnformeerd over de financiële stand van zaken per 1 januari 2022 en hierbij is een toelichting gegeven tijdens een technische sessie op 14 juni 2022.

Voorliggende notitie bevat de financiële stand van zaken per begin 2023 en moet worden gezien als de actualisatie van de hierboven genoemde notitie van 30 mei 2022. Deze notitie is als bijlage hierbij gevoegd.

b. Context en huidige stand van zaken

- De gemeente Teylingen is bezig met de uitvoering van het project Noordelijke Randweg Voorhout. De weg vormt een nieuwe verbinding ten noordwesten van Voorhout, tussen de N444 en de ontsluitingsweg Hooghkamer (Bollendreef). De weg zorgt voor een betere bereikbaarheid van Teylingen voor auto, fiets en openbaar vervoer. En de randweg is belangrijk voor de ontsluiting van de grote uitbreidingswijken Hooghkamer en Nieuw-Boekhorst. Zie de kaart in de bijlage voor een overzicht van het project.
- De realisatie gaat via een aantal deelcontracten. Eerst is in 2019 de voorbelasting aangelegd en is gestart met de bouw van de spooronderdoorgang (in samenwerking met ProRail). Voorjaar 2021 is de spooronderdoorgang opgeleverd en is gestart met het contract voor de aanleg van de randweg, inclusief de nieuwe aansluiting (rotonde) op de N444, fietstunnel onder de N444 en de inrichting van de ecologische verbindingzone naast de weg. De randweg is in de week na de zomervakantie van 2022 opengesteld voor het verkeer. Eerste kwartaal 2023 is het vierde (kleinere) contract tot uitvoering gebracht; het doortrekken van de Spoorlaan tot aan het fietspad langs de Noordelijke Randweg
- Met de realisatie van deze onderdelen is het project nog niet gereed. Er zijn nog twee onderdelen in voorbereiding: de aanleg van een fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart en de aanleg van de zgn. "bypass Leidsevaart" op het grondgebied van Noordwijk. Deze onderdelen worden op dit moment voorbereid. In paragraaf f. wordt hier nader op ingegaan.
- Afgelopen jaren is op verschillende momenten krediet beschikbaar gesteld door uw raad, voor de voorbereiding (onderzoeken, ontwerp, bestemmingsplan), grondverwerving (inclusief onteigeningsprocedure) en vervolgens de uitvoering. Het laatste krediet is beschikbaar gesteld in juni 2020. In totaal is door de raad € 29.550.000 krediet beschikbaar gesteld, als volgt opgebouwd.

datum raad	krediet
23.06.2011	€ 100.000,00
09.02.2012	€ 150.000,00
13.12.2012	€ 400.000,00
15.05.2014	€ 400.000,00
15.05.2014	€ 2.000.000,00
26.04.2018	€ 16.000.000,00
04.06.2020	€ 10.500.000,00
totaal	€ 29.550.000,00

- Per 1 januari 2020 (toen het grootste deel van het werk nog moest worden aanbesteed en uitgevoerd) was de prognose voor de totale projectkosten € 31,5 miljoen. Vanuit de hierboven beschreven strategie om het project gefaseerd, in deelprojecten uit te voeren is toen besloten om krediet beschikbaar te stellen tot en met de aanleg van randweg en nog niet voor de fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart en de 'bypass Leidsevaart'. Voor deze twee onderdelen zou dan later, als er op basis van aanbestedingsresultaten en werkelijk gerealiseerde kosten meer duidelijkheid was, meer gericht een eventueel aanvullend krediet kunnen worden aangevraagd.

c. Dekking

De stand van zaken met betrekking tot de financiële dekking van het project Noordelijke Randweg Voorhout is als onderstaand.

dekkingsbron	omvang
BDU - 2007	1.568.280,00
BDU - 2008	1.000.000,00
BDU - 2009	500.000,00
BDU - 2013	1.250.343,00
PZH-HOV	3.000.000,00
PZH-eenmalig	3.800.000,00
RIF Holland Rijnland	6.000.000,00
RIF extra bijdrage	1.200.000,00
Bijdrage Engelse Tuin	460.000,00
PZH subsidie aankoop Urg	136.300,00
PZH subsidie aankoop Srg	66.500,00
PZH subsidie inrichting Urg	200.000,00
PZH bijdrage Nagelbrug	54.000,00
PZH bijdrage aansluiting N444	507.000,00
PZH bijdrage reg. Fietsverbinding	519.414,00
RIF Bloeiende Bollenstreek	500.000,00
Gemeente investering (2010)	5.000.000,00
Gemeente investering (2020)	5.000.000,00
totaal	€ 30.761.837,00

De gemeentelijke investering van 5,0 miljoen euro is bij de initiatie van het project in 2010 in de begroting opgenomen, ten laste van de algemene reserve. Het was op dat moment al duidelijk dat het project onvoldoende financieel gedekt was.

Deze eigen gemeentelijke bijdrage is in de begroting opgenomen als “startkapitaal” om op die manier het project qua eerste voorbereidingen op te kunnen starten en om richting andere partijen extra middelen te kunnen aanvragen (voor cofinanciering is een voorwaarde dat gemeente ook zelf financiële middelen beschikbaar stelt). In de daaropvolgende periode zijn op deze manier aanvullende bijdragen van derden binnengehaald, zoals weergegeven in bovenstaand overzicht.

Let wel: De definitieve omvang van subsidies is afhankelijk van de werkelijke gerealiseerde projectkosten. In dat opzicht kan een deel van de hierboven genoemde bedragen nog wijzigen (ook al zijn ze als zodanig wel beschikt).

Met betrekking de “extra bijdrage uit het RIF” (€ 1.200.000,-) geldt dat hierover in het verleden (2013) in de Stuurgroep RIF/POG is gesproken waarbij is aangegeven dat als gevolg van het toen genomen besluit om het in het POG opgenomen project “Piet Gijzenbrug” geen vervolg te geven de hiervoor opgenomen middelen vrijvallen en hiervan 1,2 miljoen beschikbaar kan worden gesteld aan de Noordelijke Randweg Voorhout.

Vanaf dit moment is dit bedrag in de projectadministratie van het project Noordelijke Randweg opgenomen. Holland Rijnland heeft aangegeven dat daarover pas definitieve duidelijkheid is als er

een definitief besluit wordt genomen over het niet doorgaan van het project Piet Gijzenbrug en het vrijvallen en herbestemmen van de daarvoor in het POG opgenomen bijdrage. Dit besluit wordt komende periode verwacht. De inzet van Teylingen is uiteraard om de genoemde 1,2 miljoen daarmee definitief beschikbaar te krijgen voor de Noordelijke Randweg.

d. Huidige financiële stand van zaken (per 1.1.2023)

Per 1 januari 2023 is de stand van zaken dat de spooronderdoorgang en de randweg, inclusief aansluiting op de N444, fietstunnel onder de N444 en de ecologische zone zijn opgeleverd. De randweg is in de zomer van 2022 opengesteld voor het verkeer. Eerste kwartaal 2023 is de Spoorlaan doorgetrokken. De kosten hiervan staan daarom in onderstaand overzicht nog onder 'te realiseren'.

De financiële stand van zaken per 1 januari 2023 is dan als volgt, waarbij steeds weergegeven per onderdeel de totale raming, het gerealiseerde en het nog te realiseren deel.

	totaal raming	gerealiseerd	nog te realiseren	ten behoeve van
Projectmanagement	1.237.474	1.137.474	100.000	
Bestemmingsplan, ontwerp, onderzoeken, planschade	933.225	903.225	30.000	bypass Leidsevaart
Grondverwerving: aankoop, onderhandeling, onteigening	2.821.589	2.821.589	0	gerealiseerd
Spooronderdoorgang (ProRail): voorbereiding en realisatie	10.958.410	10.958.410	0	gerealiseerd
Contractering	350.000	268.607	81.393	contracten fietsbrug en bypass
Realisatie kabels en leidingen	38.816	28.816	10.000	restpost
Realisatie ecologie	173.139	173.139	0	gerealiseerd
Realisatie functievrij maken (bomenkap, opstallen)	85.220	85.220	0	gerealiseerd
Realisatie bouwweg/ voorbelasting	1.699.246	1.699.246	0	gerealiseerd
Realisatie Randweg en EHS	8.572.955	8.572.955	0	gerealiseerd
Directie/toezicht/SCB	350.000	294.212	55.788	nog: fietsbrug en bypass
Ecologische begeleiding	26.368	26.368	0	gerealiseerd
Milieukundige begeleiding	40.000	20.888	19.112	nog: fietsbrug en bypass
Leges/vergunningen	92.382	72.382	20.000	nog: fietsbrug en bypass
Communicatie	37.250	32.250	5.000	stelpost
Bypass Leidsevaart: sanering, grondaankoop en aanleg	1.000.000	0	1.000.000	kostenschatting (nog te ramen)
Doortrekken Spoorlaan	300.000	0	300.000	op basis van realisatie Q1 2023
Fietsbrug Haarlemmertrekvaart	1.600.000	0	1.600.000	obv actuele raming 2023 ontwerp IPV Delft
	30.316.074	27.094.781	3.221.293	

e. Vergelijking met de eerdere ramingen

Medio 2022 is de raad geïnformeerd over de stand van zaken per 1 januari 2022 en eerder over de stand van zaken per 1 januari 2020. De stand van zaken per 1 januari 2023 is in onderstaand overzicht naast deze eerdere prognoses gezet.

	totaal raming per 1.1.2023	totaal raming per 1.1.2022	totaal raming per 1.1.2020
Projectmanagement	1.237.474	1.143.385	899.092
BP, ontwerp, onderzoek, plans.	933.225	882.136	809.006
Grondverwerving	2.821.589	2.821.589	2.829.598
Spooronderdoorgang (ProRail)	10.958.410	11.000.000	12.200.000
Contractering	350.000	350.000	272.469
Realisatie kabels en leidingen	38.816	34.443	16.392
Realisatie ecologie	173.139	193.139	188.861
Realisatie functievrij maken	85.220	95.220	99.326
Realisatie bouwweg/voorbel.	1.699.246	1.699.246	1.674.000
Realisatie aanleg Randweg en EHS	8.572.955	8.500.000	11.421.000
Directie/toezicht/SCB	350.000	300.000	265.362
Ecologische begeleiding	26.368	36.368	29.298
Milieukundige begeleiding	40.000	40.000	-
Leges/vergunningen	92.382	122.276	134.437
Communicatie	37.250	15.152	11.540
Bypass Leidsevaart	1.000.000	1.000.000	600.000
Doortrekken Spoorlaan	300.000	350.000	(*)
Fietsbrug Haarlemmertrekvaart	1.600.000	1.200.000	(*)
	30.316.074	29.782.954	31.450.381
Waarvan gerealiseerd	27.094.781	22.715.502	8.607.265

(*) Deze twee onderdelen waren in 2020 nog niet apart geraamd maar onderdeel van het 'grote' contract voor de realisatie van de randweg. In de besluitvorming in 2020 bij de kredietverlening is besloten om deze onderdelen uit dit grote contract te halen.

De belangrijkste constatering bij bovenstaand overzicht zijn:

- Per 1 januari 2020 bedroeg de totale prognose voor het hele project € 31,45 miljoen.
- Per 1 januari 2022 is deze prognose bijgesteld naar € 29,78 miljoen. Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van 1 jan. 2020: 1) de spooronderdoorgang was inmiddels gerealiseerd en kwam qua realisatie lager uit dan de initiële prognose, 2) de aanleg van de randweg zelf was inmiddels aanbesteed en viel lager uit dan de daarvoor opgestelde kostenramingen en 3) de raming voor de 'bypass Leidsevaart' was naar boven bijgesteld. Daarnaast op verschillende onderdelen bijstellingen op basis van nader inzicht en gerealiseerde kosten.

- Per 1 januari 2023 ligt de prognose hoger dan per 1 januari 2022. De aanleg van de randweg zelf is medio 2022 afgerond en is nagenoeg conform de eerdere prognose gerealiseerd. De belangrijkste reden voor de naar boven gestelde raming zit in de fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart. In eerdere ramingen (op basis van eerste ontwerpen) was deze geraamd op € 1,2 miljoen. In 2022 en begin 2023 is het ontwerp van de fietsbrug verder opgepakt en uitgewerkt, tot het niveau van Definitief Ontwerp inclusief constructieve uitwerking. Bij dit ontwerp is een actuele kostenraming opgesteld. De toename van de kosten ten opzichte van de eerdere raming kan worden toegeschreven aan de verdere uitwerking (inzicht in alle onderdelen van het ontwerp en daarmee de kosten) en met name aan sterke stijgingen in bouw- en materiaalkosten. De vorige raming was enkele jaren oud. De nu opgestelde raming heeft prijspeil 2023 en daarmee is rekening gehouden met stijgingen in loon- en uitvoeringskosten en ook in hogere prijzen van bouwmaterialen. De fietsbrug wordt gemaakt van staal en de staalprijzen zijn afgelopen periode zeer sterk gestegen.

f. Voorstel project vervolg

Op basis van bovenstaande wordt het volgende in overweging genomen en voorgesteld.

De dekking is opgenomen in paragraaf c. waarbij is aangegeven dat er nog geen definitieve duidelijkheid is over de 'extra bijdrage uit het RIF' van € 1,2 miljoen. Daarmee geldt voor de dekking het volgende:

- Dekking zoals opgenomen in paragraaf c: € 30,76 miljoen
- Dekking exclusief 'extra bijdrage RIF': € 29,56 miljoen

In paragraaf d. zijn de totale projectkosten geraamd op € 30,32 miljoen. Dit is inclusief de nog te realiseren fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart en bypass Leidsevaart. Het Definitieve Ontwerp van de fietsbrug is inmiddels gereed en de het opstellen van de contractstukken, voorafgaand aan de aanbestedingsfase kan worden opgestart. Voor de bypass Leidsevaart geldt dat hiervoor op dit moment het ontwerp wordt afgerond. Daarna volgen het doorlopen van de benodigde ruimtelijke procedure, de aankoop van de benodigde gronden en de verdere voorbereiding richting uitvoering (DO, bestek, aanbesteding).

De kostenraming inclusief fietsbrug maar exclusief de bypass Leidsevaart bedraagt € 29,22 miljoen:

- Prognose kosten totale project: € 30,32 miljoen
- Prognose kosten, excl. Bypass Leidsevaart: € 29,22 miljoen

Daarmee is de conclusie dat binnen de beschikbare dekking (zonder de extra bijdrage RIF) van € 29,5665 miljoen de aanleg van de fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart kan worden gerealiseerd. De raad heeft in totaal reeds een krediet van € 29,55 miljoen beschikbaar gesteld dus hiervoor hoeft geen extra krediet beschikbaar te worden gesteld, maar aan de raad wordt wel gevraagd hiermee in te stemmen aangezien met het raadsbesluit in 2020 specifiek krediet is gevraagd tot en met de aanleg van de randweg en nog niet voor de fietsbrug en de bypass Leidsevaart.

Ook nu is dus de strategie om het (verdere) project deelsgewijs uit te voeren en de fietsbrug en de Bypass Leidsevaart apart aan te besteden en uit te voeren. Binnen de nu (zekere) financiële dekking kan de fietsbrug worden gerealiseerd en het voorstel is daarom de aanbesteding van dit onderdeel op te starten.

De voorbereiding van de bypass Leidsevaart loopt parallel daaraan verder. Hierover wordt nu geen besluit genomen. Een definitief besluit daarover wordt voorgelegd op het moment dat dit onderdeel aanbestedingsgereed is, er duidelijkheid is over de beschikbaarheid van de bijdrage van 1,2 miljoen uit het RIF en het aanbestedingsresultaat van de fietsbrug bekend is. Op dat moment is duidelijk hoe de dan nog te maken kosten zich verhoudingen tot de dan beschikbare financiële ruimte. In die verdere uitwerking zal bovendien met de gemeente Noordwijk in overleg worden getreden over de (kosten van) de aanleg van de bypass aangezien ook de gemeente Noordwijk, met ruimtelijke ontwikkelingen aan de Leidsevaart, een nadrukkelijk belang heeft bij de aanleg van de bypass.

Bijlage: overzicht project



BIJLAGE

Financiën project Noordelijke Randweg Voorhout

30 mei 2022

Z-19-105341



a. Deze notitie

Het project Noordelijke Randweg Voorhout is inmiddels geruime tijd in uitvoering. De realisatie gaat via een aantal deelcontracten. Eerst is in 2019 de voorbelasting aangelegd en is gestart met de bouw van de spooronderdoorgang, vorig jaar (2021) is de spooronderdoorgang opgeleverd en op dit moment is het contract in uitvoering waarmee de randweg zelf wordt aangelegd, inclusief de nieuwe aansluiting (rotonde) op de N444 en de inrichting van de ecologische verbindingszone naast de weg.

De resultaten van inmiddels gerealiseerde aanbestedingen en de voortgang van de uitvoering, leiden tot een geactualiseerde financiële stand van zaken en prognose ten opzichte van de vorige prognose. Het doel van voorliggende notitie is de raad te informeren over de actuele financiële stand van zaken, per peildatum 1 januari 2022.

De raad is met de memo van 10 februari 2020 geïnformeerd over de financiële stand van zaken van het project per 1 januari 2020. Op 2 maart 2020 is de raad tijdens een beeldvormende bijeenkomst geïnformeerd over de stand van zaken in het project en over de financiën (begroting, dekking, uitgaven en prognose), in voorbereiding waarvan de memo van 10 februari 2020 beschikbaar is gesteld.

Voorliggende notitie bevat de financiële stand van zaken per begin 2022 en moet worden gezien als de actualisatie van de notitie van februari 2020. De notitie van februari 2020 is als bijlage hierbij gevoegd.

Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- b. De context van het project en de huidige stand van zaken, op hoofdlijnen
- c. De dekking
- d. De vorige raming, per 1-1-2020
- e. De huidige raming, per 1-1-2022
- f. Vervolg

b. Context en huidige stand van zaken

- De gemeente Teylingen is bezig met de aanleg van de Noordelijke Randweg Voorhout. De weg vormt een nieuwe verbinding ten noordwesten van Voorhout, tussen de N444 en de ontsluitingsweg Hooghkamer (Bollendreef). De Noordelijke Randweg zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum van Voorhout (Herenstraat) en voor een betere bereikbaarheid van Teylingen voor auto, fiets en openbaar vervoer. En de randweg is belangrijk voor de ontsluiting van de grote uitbreidingswijken Hooghkamer en Nieuw-Boekhorst. Zie de kaart in de bijlage voor een overzicht van het project.
- Het project Noordelijke Randweg Voorhout is inmiddels geruime tijd in uitvoering. De realisatie gaat via een aantal deelcontracten. Eerst is in 2019 de voorbelasting aangelegd en is gestart met de bouw van de spooronderdoorgang (in samenwerking met ProRail). Vorig jaar (2021) is de spooronderdoorgang opgeleverd. Sinds voorjaar 2021 is het contract in uitvoering waarmee de randweg zelf wordt aangelegd, inclusief de nieuwe aansluiting (rotonde) op de N444 en de inrichting van de ecologische verbindingszone naast de weg. Dit werk is deze zomer gereed en de planning is dat de weg in de week na de zomervakantie kan worden opengesteld voor het verkeer.
- Met de openstelling van de weg zelf voor het verkeer deze zomer, is het project nog niet gereed. Onderdeel van het project vormen ook de aanleg van een fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart, het doortrekken van de Spoorlaan en de aanleg van de zgn. “bypass Leidsevaart” op het grondgebied van Noordwijk. Deze onderdelen zijn nog in voorbereiding. In paragraaf f. wordt hier nader op ingegaan.
- Afgelopen jaren is op verschillende momenten krediet beschikbaar gesteld door uw raad, voor de voorbereiding (onderzoeken, ontwerp, bestemmingsplan), grondverwerving (inclusief onteigeningsprocedure) en uitvoering. Het laatste krediet is beschikbaar gesteld in juni 2020.
- Ten tijde van de vorige notitie, begin 2020 was de aanleg van de spooronderdoorgang nog in volle gang. Het derde grote contract (met aanleg van de randweg en het fietspad, bouw van de brug voor auto en fiets over de trekvaart, aansluiting van de randweg op de provinciale weg N444, inclusief ongelijkvloerse kruising voor het fietsverkeer en aanleg van de ecologische verbindingszone) dat op dit moment in uitvoering is, was toen in voorbereiding en moest nog worden aanbesteed.
- De afronding van de spooronderdoorgang en de aanbesteding en voortgang van het nu in uitvoering zijnde contract leiden daarmee tot een actueel inzicht van de gerealiseerde uitgaven, aanbestedingsresultaten en prognose voor de nog uit te voeren onderdelen.

c. Dekking

De actuele stand van zaken met betrekking tot de financiële dekking van het project Noordelijke Randweg Voorhout is als onderstaand. Ten opzichte van het overzicht van 2020 is hieraan toegevoegd een subsidie uit het RIF (Holland Rijnland), programma "Bloeiende Bollenstreek" van € 500.000,- en de in 2020 beschikbaar gestelde gemeentelijke investering van € 5 miljoen.

dekkingsbron	omvang
BDU - 2007	1.568.280,00
BDU - 2008	1.000.000,00
BDU - 2009	500.000,00
BDU - 2013	1.250.343,00
PZH-HOV	3.000.000,00
PZH-eenmalig	3.800.000,00
RIF	6.000.000,00
RIF extra bijdrage	1.200.000,00
Bijdrage Engelse Tuin	460.000,00
PZH subsidie aankoop Urg	136.300,00
PZH subsidie aankoop Srg	66.500,00
PZH subsidie inrichting Urg	200.000,00
PZH bijdrage Nagelbrug	54.000,00
PZH bijdrage aansluiting N444	507.000,00
PZH bijdrage reg. Fietsverbinding	519.414,00
RIF Bloeiende Bollenstreek	500.000,00
Gemeente investering (2010)	5.000.000,00
Gemeente investering (2020)	5.000.000,00
totaal	€ 30.761.837,00

De gemeentelijke investering van 5,0 miljoen euro is bij de initiatie van het project in 2010 in de begroting opgenomen, ten laste van de algemene reserve. Het was op dat moment al duidelijk dat het project onvoldoende financieel gedekt was.

Deze eigen gemeentelijke bijdrage is in de begroting opgenomen als "startkapitaal" om op die manier het project qua eerste voorbereidingen op te kunnen starten en om richting andere partijen extra middelen te kunnen aanvragen (voor cofinanciering is een voorwaarde dat gemeente ook zelf financiële middelen beschikbaar stelt). In de daaropvolgende periode zijn op deze manier aanvullende bijdragen van derden binnengehaald, zoals weergegeven in bovenstaand overzicht.

In 2020 is op basis van de begroting op dat moment 5,0 miljoen euro gemeentelijke investering extra beschikbaar gesteld, om het contract voor de aanleg van de weg te kunnen aanbesteden.

Let wel: De definitieve omvang van subsidies is afhankelijk van de werkelijke gerealiseerde projectkosten. In dat opzicht kan een deel van de hierboven genoemde bedragen nog wijzigen (ook al zijn ze als zodanig wel beschikt).

d. Vorige raming (2020)

In de notitie van februari 2020 is de onderstaande stand van zaken per 1-1-2020 opgenomen. Daarin opgenomen de onderverdeling van het totale project naar verschillende activiteiten (zowel voorbereiding als uitvoering) en per activiteit aangegeven de totale raming, het gerealiseerde deel en het nog te realiseren deel.

	totaal raming	gerealiseerd	nog te realiseren	
Projectmanagement	899.092	675.092	224.000	Doorlopend
Bestemmingsplan, ontwerp, onderzoeken, planschade	809.006	759.006	50.000	Grotendeels gerealiseerd, kleine post reserve
Grondverwerving: aankoop, (onderhandeling, onteigening	2.829.598	2.779.598	50.000	Nog resterend zijn kosten rechtbankdeskundigen
Spooronderdoorgang (ProRail): voorbereiding en realisatie	12.200.000	2.521.906	9.678.094	In uitvoering. Bedrag conform Voortgangsrapportages en termijnen Heijmans
Contractering	272.469	222.469	50.000	Restpost afronden UAV-GC contract en contract bypass
Realisatie kabels en leidingen	16.392	16.392	0	Nog te verleggen K+L zitten in UAV-GC
Realisatie ecologie	188.861	168.861	20.000	Realisatie EHS-zone zit in UAV-GC; restbedrag stelpost
Functievrij maken (bomen, opstallen, asbest verwijd.)	99.326	59.326	40.000	Bomenkap nabij N444 nog uit te voeren
Realisatie bouwweg/voorbelaasting	1.674.000	1.323.978	350.022	Contract is gerealiseerd. Eindafrekening nog afronden.
Realisatie UAV GC contract	11.421.000	0	11.421.000	Op basis van SSK-raming UAV GC-contract
Directie/toezicht	265.362	45.362	220.000	Nog te realiseren is toets/begeleiding UAV GC
Ecologische begeleiding	29.298	19.298	10.000	Restbedrag voor inspecties en begeleiden bomenkap
Leges/vergunningen	134.437	14.437	120.000	Doorlopend
Communicatie	11.540	1.540	10.000	Stelpost
Bypass Leidsevaart: sanering, grondverwerving, aanleg	600.000	0	600.000	Op basis van ontwerp en raming 2018
Totaal	31.450.381	8.607.265	22.843.116	

De belangrijkste bevindingen op dat moment:

- Op basis van de stand van zaken per 1 januari 2020 (gerealiseerd en projectie) zouden de totale kosten voor het hele project circa € 31,5 miljoen bedragen.
- De twee grootste onderdelen zijn in dit overzicht de spooronderdoorgang (€ 12,2 miljoen) en het zgn. UAVGC-contract: het contract voor de aanleg van de randweg dat op dit moment in uitvoering is (€ 11,4 miljoen).
- Het contract voor de spooronderdoorgang was aanbesteed en in uitvoering en in dit bedrag van € 12,2 zat een risicoreservering van € 1,0 miljoen, gezien de nog optredende projectrisico's, als gevolg van bijvoorbeeld de weekendlange buitendienststellingen van het spoor.
- De raming voor het UAVGC-contract betrof de kostenraming op basis van het definitieve ontwerp. Het contract moest nog worden aanbesteed.

Vanuit de constatering dat er een risico-reservering was opgenomen in het contract voor de spooronderdoorgang en het contract voor de aanleg van de randweg zelf nog moest worden aanbesteed, is gekozen voor een gefaseerde uitvoering. Dat wil zeggen dat niet alle nog te realiseren onderdelen in één keer zijn aanbesteed en hiervoor de aanvullende dekking op basis van de ramingen op dat moment is aangevraagd, maar dat twee onderdelen apart worden voorbereid en aanbesteed.

Als het project gefaseerd wordt uitgevoerd, kan gericht worden gestuurd op de financiële consequenties van de nog aan te besteden contracten, aangezien voorgaande contracten dan al zijn aanbesteed of uitgevoerd en de kosten preciezer bekend zijn en dus duidelijk is welk deel van de risicoreservering werkelijk nodig is geweest en hoeveel aanvullende financiering voor het nog aan te besteden contract nodig is.

Daarbij is in 2020 beschreven dat dit geldt voor twee onderdelen:

1. De fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart (zie overzichtstekening in de bijlage)

Gezien de kosten van de brug en risico's die bleken uit de marktconsultatie is besloten om de fietsbrug uit de scope van het afbouwcontract te halen. Dit verkleinde de risico's voor het aan te besteden contract en biedt de tijd voor een heroverweging op de vormgeving en materialisatie van de brug, die mogelijk kan leiden tot lagere kosten e/o minder uitvoeringsrisico's. Na aanbesteding hiervan is er meer duidelijkheid over de financiële consequenties (gunningsprijs ten opzichte van raming) en is er meer duidelijkheid over de mate waarin er een beroep moet worden gedaan op de risico-reservering van het contract voor de spoorondergang en is er beter inzicht in de financiële dekking op dat moment en de eventueel nog benodigd aanvullend krediet.

2. De "bypass Leidsevaart"

Betreft een maatregel op het grondgebied van Noordwijk (zie bijlage). Deze is nog in voorbereiding en geen onderdeel van het nu in uitvoering zijnde contract. Hiervan is aangegeven om de kredietaanvraag hiervoor pas te doen op het moment dat er een betrouwbare kostenraming is gemaakt op basis het definitief ontwerp. Tegen die tijd zijn andere contracten qua uitvoering vergevorderd of afgerond en is veel beter inzicht wat op dat moment aan krediet is uitgegeven en of en hoe hoog aanvullend krediet nodig is om dit laatste contract te realiseren.

Op basis hiervan is in 2020 krediet aangevraagd en door uw raad beschikbaar gesteld van € 10.430.000, zodat het totaal beschikbaar gestelde krediet uitkomt op € 29.480.000. Op basis hiervan was er genoeg financiële ruimte om het UAVGC-contract aan te besteden, en is er dus bewust voor gekozen om niet het op dat moment geraamde bedrag van € 31,45 miljoen beschikbaar te stellen, maar op een later moment op basis van de voortgang en aanbestedingsresultaten bij te sturen. Zie voor aanvullende onderbouwing de notitie van februari 2020.

e. Huidige stand van zaken (2022)

Per 1 januari 2022 is de stand van zaken dat de aanleg van de spooronderdoorgang in samenwerking met ProRail is afgerond en door Heijmans is opgeleverd (medio 2021). Het (UAVGC) contract voor de aanleg van de randweg zelf is in de loop van 2020 aanbesteed, waarbij (eveneens) Heijmans als winnende aannemer naar voren kwam. De uitvoering is in het voorjaar van 2021 gestart.

De financiële stand van zaken per 1 januari 2022 is dan als volgt, waarbij ook hier weergegeven per onderdeel de totale raming, het gerealiseerde en het nog te realiseren deel.

	totaal raming	gerealiseerd	nog te realiseren	
Projectmanagement	1.143.385	983.385	160.000	
Bestemmingsplan, ontwerp, onderzoeken, planschade	882.136	832.136	50.000	bypass en fietsbrug
Grondverwerving: aankoop, (onderhandeling, onteigening)	2.821.589	2.821.589	0	
Spooronderdoorgang (ProRail): voorbereiding en realisatie	11.000.000	10.740.596	259.404	Eindbedrag is vastgesteld. Laatste afrekening in 2022.
Contractering	350.000	268.607	81.393	Contract bypass en fietsbrug
Realisatie kabels en leidingen	34.443	24.443	10.000	restpost
Realisatie ecologie t/m bouwweg	193.139	173.139	20.000	realisatie ecologische zone zit in UAVGC; restbedrag stelpost
Realisatie functievrij maken (bomenkap, opstallen)	95.220	85.220	10.000	kleine reservering
Realisatie bouwweg/voorbelasting	1.699.246	1.699.246	0	contract is gerealiseerd
Realisatie UAVGC	8.500.000	4.762.884	3.737.116	aanneemsom plus 10%
Directie/toezicht/SCB	300.000	202.038	97.962	
Ecologische begeleiding	36.368	26.368	10.000	restbedrag voor inspecties en begeleiding
Milieukundige begeleiding	40.000	18.423	21.577	
Leges/vergunningen	122.276	72.276	50.000	
Communicatie	15.152	5.152	10.000	stelpost
Bypass Leidsevaart: sanering, grondaankoop en aanleg	1.000.000	0	1.000.000	raming 2018 omhoog bijgesteld
Doortrekken Spoorlaan	350.000	0	350.000	kostenschatting
Fietsbrug Haarlemmertrekvaart	1.200.000	0	1.200.000	O.b.v. raming ontwerp IPV Delft
	29.782.954	22.715.502	7.067.452	

De belangrijkste bevindingen op basis van deze stand van zaken per 1 januari 2022 zijn dan als volgt:

- Op basis van de stand van zaken per 1 januari 2020 (gerealiseerd en projectie) bedragen de totale kosten voor het hele project circa € 29,8 miljoen. Dat is € 1,7 miljoen minder dan de projectie per 1 januari 2020.

- Uit de omvang van het gerealiseerde deel per 1 januari 2022 blijkt dat het grootste deel van het project is gerealiseerd: de gronden zijn verworven, de spooronderdoorgang is afgerond en een groot deel van het UAVGC-contract is inmiddels ook gerealiseerd. Per 1 januari 2020 was nog “slechts” € 8,6 miljoen gerealiseerd, per 1 januari 2022 is dat € 22,7 miljoen. Dit geeft aan hoeveel werk in deze twee jaar is gerealiseerd.
- Er zijn twee belangrijke oorzaken voor de naar beneden bijgestelde prognose ten opzichte van 2020.
 1. De realisatie van de spooronderdoorgang is voorspoedig verlopen. Het project is goed beheerst en door Heijmans goed uitgevoerd en er hebben zich geen grote risico's voorgedaan. Hierdoor is een groot deel van het initieel opgenomen risicobedrag niet nodig geweest en vrijgevallen en komt de eindafrekening uit op € 11,0 miljoen.
 2. De aanbesteding van het UAVGC-contract is gunstig verlopen. Het werk is aan Heijmans gegund voor een som van ca. € 7,7 miljoen. Daarbovenop houden we rekening met een reservering van 10% voor risico's en meerwerk / wijzigingen. Naarmate de uitvoering vordert kan deze risicoreservering worden bijgesteld. Ook voor dit contract geldt dat het project goed wordt beheerst en de uitvoering door Heijmans voorspoedig verloopt.
- Een aantal andere posten is naar boven bijgesteld ten opzichte van 2020, op basis van de huidige ramingen en inzichten. Dit geldt bijvoorbeeld voor de fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart en de aanleg van de Bypass Leidsevaart. Ook hiervoor geldt dat deze ramingen dan weer kunnen worden bijgesteld op basis van definitieve ramingen en aanbestedingsresultaten.
- Op basis hiervan past het hele project binnen de beschikbare dekking (zie pagina 3) en zijn geen aanvullende dekkingsbronnen nodig. Dat laat onverlet dat er vanuit het project toch voortdurend wordt gekeken naar mogelijkheden van aanvullende financiering, zodat de gemeentelijke investering mogelijk toch lager uitpakt.
- Op basis hiervan passen de totale projectkosten (€ 29,8 miljoen) nagenoeg binnen het reeds door de raad beschikbaar gestelde krediet (€ 29,5 miljoen). Dit zal worden bijgesteld op basis van de verdere voortgang.

f. Vervolg

Op hoofdlijn ziet het vervolg dan als volgt uit:

- De aanleg van de randweg zelf, het naastgelegen fietspad, de ecologische verbindingzone, de brug over de Haarlemmertrekvaart voor auto's en fietsers en de nieuwe aansluiting op de N444, inclusief fietstunnel, worden deze zomer opgeleverd door Heijmans (UAVGC-contract). Vanaf dat moment kan de randweg open voor het verkeer.
- Twee onderdelen zijn geen onderdeel van dit contract en zijn nog in voorbereiding; die fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart en het doortrekken van de Spoorlaan (feitelijk het verharderen van het nu half verharde deel van de Spoorlaan, zodat een nieuwe verbinding ontstaat voor fietsers via de Spoorlaan tussen het centrum van Voorhout en het nieuwe fietspad langs de randweg en de fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart). Voor beide geldt dat het ontwerp voor de zomer wordt afgerond en de aanbesteding na de zomer kan plaatsvinden. Uitvoering (mede afhankelijk van uitvoeringsplan aannemer) kan dan vanaf Q4 2022.
- De verdere voorbereiding van de "bypass Leidsevaart" wordt samen met de gemeente Noordwijk opgepakt. Het ontwerp wordt dit jaar afgerond. Daaropvolgend wordt de ruimtelijke procedure opgestart en er moeten nog gronden worden verworven. Deze contacten lopen. Planning globaal: 2022 ontwerp afronden, 2023 grond aankopen en RO-procedure en 2024 aanbesteding en uitvoering.

Bijlage: overzicht project



