

Archiefexemplaar

19 FEB. 2010

VERZONDEN

Provincie Zuid-Holland  
T.a.v.: Gedeputeerde J.W.A. van Dijk  
Postbus 90602  
2509 LP DEN Haag

**Datum:** 19 februari 2010  
**Kenmerk:** 10/0244

**Contact:** Chris de Veer  
**Telefoon:** (071) 523 90 90  
**E-mail:** [cdveer@hollandrijnland.net](mailto:cdveer@hollandrijnland.net)  
**Bijlage:** -

**Onderwerp:** Elverding-verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland

Geachte heer Van Dijk,

Bij het Bestuurlijk Overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport heeft u een afspraak gemaakt over de Elverding Verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland. Wij juichen het besluit en de financiële afspraken die hierover gemaakt zijn, van harte toe omdat deze de realisatie van de door ons noodzakelijk geachte infrastructuur een stap dichterbij brengen. Wel hebben we zorgen over de totale financiering en de gevolgen daarvan voor de aanleg van met name de Rijnlandroute. Met deze brief willen we u deelgenoot maken van deze zorgen.

Samen met u constateren we dat er nog een behoorlijke kloof is tussen het benodigde investeringsbedrag en de beschikbaar gestelde bijdragen van de betrokken partijen. Bij het besluit in oktober is een faseringsoptie besproken voor het geval de investeringskosten niet geheel gedekt kunnen worden. Bij deze fasering wordt eerst de westzijde (Tjalmaweg en Knoop Leiden-West) gerealiseerd, daarna de oostzijde (bypass Oostvlietpolder) en de verbeteringen A4. Indien voldoende financiële middelen worden gevonden, wordt in een latere fase de verbinding A4-A44 gerealiseerd.

Net als de Tweede Kamer (motie Koopmans) achten wij fasering niet wenselijk. De activiteiten van rijk, provincie en regio moeten er dan ook op gericht zijn om in mei dusdanige financiële afspraken met elkaar te maken zodat fasering niet aan de orde is. We constateren dat inmiddels alle partijen van die noodzaak zijn doordrongen.

Op dit moment wordt op grond van de afspraken die in het Bestuurlijk Overleg MIRT zijn gemaakt, ambtelijk verder gewerkt aan het uitwerken van diverse scenario's voor de aanleg van de Rijnlandroute, dit ter voorbereiding op Bestuurlijk Overleg MIRT in het voorjaar van 2010. Hier worden onder andere de mogelijkheden en gevolgen onderzocht indien vanuit financieringsoogpunt gekozen moet worden voor een gefaseerde aanleg. Het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland is van mening dat hierbij alle opties onderzocht moeten worden, ook het scenario waarbij de passage A4-A44 als eerste wordt aangelegd.

Tot op heden is de fasering alleen ingestoken vanuit de dekking van de kosten van het te realiseren tracé van de Rijnlandroute. Op zich begrijpelijk maar eventuele fasering zou ons inziens vooral bepaald moeten worden door het tijdspad en de realisatietermijn van de ruimtelijke ontwikkelingen in de As Leiden Katwijk. Die zijn immers sterk afhankelijk van de Rijnlandroute zoals uitspraken van de Raad van State met betrekking tot woningbouwplannen in Katwijk hebben bevestigd.

Een eerste inschatting door experts laat zien dat wat betreft het faseringsscenario dat in oktober is besproken, de bypass bij de Lammenbrug weliswaar ter plaatse een aanzienlijke verlichting geeft (geen totale oplossing voor de brug), maar dat het probleem zich verschuift naar de kruisingen op de Churchillaan en ook de Plesmanweg en de Knoop Leiden West.

Bij het faseringsscenario waarbij de verbinding A44-A4 als eerste wordt aangelegd, uitgaande van het bestuurlijke voorkeurstracé, vindt geen verschuiving van problemen plaats; het doorgaande verkeer wordt van de bestaande Churchillaan gehaald en dit levert ook een aanzienlijke verlichting voor het Lammenschansplein op. Wel treedt verslechtering op van de doorstroming op de A4. Dat kan verholpen worden door gelijktijdig de voorgenomen verbreding van de A4 te realiseren.

Nadere berekeningen kunnen het oplossend vermogen van de scenario's kwantificeren. Daartoe moet bepaald worden wat de verkeerskundige effecten zijn van de faseringen en de effecten op de ruimtelijke ontwikkelingen. Dat wil zeggen dat, in relatie tot het eindbeeld van 2020 iedere stap in de fasering in volgorde van fasering (en dus gecumuleerd) doorgerekend wordt met een dynamisch verkeersmodel.

Per scenario ontstaan dan verschillende beelden die mogelijk gunstiger zijn voor de verkeersafwikkeling of bepaalde specifieke delen daarvan. Hierbij kan ook gekeken worden naar mogelijke combinaties van scenario's waaraan nog niet is gedacht. In deze discussie spelen ook aspecten als robuustheid van het lokale, regionale, maar ook landelijke wegennet.

Kortom, wij pleiten er voor om alle mogelijke faseringsopties in het nu lopende onderzoek te betrekken. In de hoop dat geen van deze opties uiteindelijk nodig zal blijken te zijn.

Hoogachtend,

het Dagelijks Bestuur  
Holland Rijnland,  
de secretaris,

R.M. van Netten

de voorzitter

H.J.J. Lenferink