

Vergaderjaar 2011–2012

**32 598**

## **Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding**

**Nr. 4**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 januari 2012

Tijdens het Nota Overleg MIRT van 12 december 2011, heb ik u toegezegd een brief te sturen met de onderbouwing voor de Bestuurlijke Voorkeur voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) bij Rotterdam<sup>1</sup>. Met deze brief geef ik invulling aan deze toezegging. Ik heb in deze brief tevens de beantwoording opgenomen van de vragen die u mij hebt toegezonden op 6 januari 2012.<sup>2</sup>

In deel I van deze brief schets ik u achtereenvolgens:

- A. de aanleiding voor de NWO;
- B. de afweging tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel;
- C. de afweging tussen de varianten van de Blankenburgtunnel.

Als bijlage 1 treft u de relevante feiten en cijfers aan waarnaar ik in deze brief verwijs. Bijlage 2 bevat de beantwoording van de vragen.

In deel II van deze brief ga ik in op uw verzoek om expliciet stil te staan bij de door de Kamer tijdens het debat aangedragen punten, te weten:

- D. het in chronologische volgorde weergeven van hetgeen is gewisseld met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) over de door het HbR toegezegde financiële bijdrage aan de NWO;
- E. het geven van een toelichting op de voorgenomen tolheffing op de NWO;
- F. het geven van een toelichting op het laten afvallen van de variant Suurhoffbrug.

### **DEEL I**

#### **A. Aanleiding: de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit**

De regio Rotterdam is één van de economische kerngebieden van Nederland. Om de concurrentiekracht van de regio te versterken, wordt verder ingezet op het ontwikkelen van de economische structuur en het

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 33 000 A, nr. 45.

<sup>2</sup> Tweede Kamer, Kamerstuk 32 598, nr. 5.

verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de regio, binnen de randvoorwaarden voor een aantrekkelijke leefomgeving. Het blijkt dat de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio via de weg en met het openbaar vervoer ook na 2020 nog structurele problemen kent. Daarom is in 2008 besloten om de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit te starten.

Bij het inventariseren van de mogelijkheden voor het reduceren van de bereikbaarheidsproblemen zijn alle vervoersmodaliteiten – weg, water en rail – betrokken, evenals de ruimtelijke ontwikkeling, verkeers- en mobiliteitsmanagement. Uitzondering hierbij is het goederenvervoer via spoor en binnenvaart. Daarvoor is in het kader van de Tweede Maasvlakte een aanpak vastgesteld die al maximaal invulling geeft aan de ambities.

De verkenning resulteerde in 2009 in het «Masterplan Rotterdam Vooruit»: een ontwikkelingsvisie voor de Rotterdamse regio voor de periode 2020–2040. Tijdens het BO MIRT Zuidvleugel najaar 2009 is het «Masterplan Rotterdam Vooruit» vastgesteld en zijn de volgende prioritaire projecten geformuleerd:

- Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO);
- A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – Knooppunt Gouwe (A20 oost);
- Kwaliteitssprong OV op Zuid;
- Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor (HBAC);
- Pakket netwerkversterkende maatregelen en ontwikkeling multimodale knooppunten.

Op basis van het Masterplan Rotterdam Vooruit, de onderliggende studies en consultatie van de regio is in het BO MIRT van het najaar 2009 besloten het Blankenburgtracé en het Oranjetracé verder te onderzoeken. Dit omdat de Beneluxtunnel als omvangrijk en urgent knelpunt naar voren is gekomen vanuit de LMCA wegen 2007 en de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit. Voorts is geconstateerd, dat de realisatie van de NWO – en daarmee het verlichten van de verkeersproblemen in de Beneluxtunnel – van groot belang is voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven. De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief over de uitkomsten en afspraken van de bestuurlijke overleggen MIRT<sup>1</sup>. Tijdens het BO MIRT Zuidvleugel najaar 2010 is geconcludeerd dat het formele traject voor het opstellen van de Rijksstructuurvisie gestart kan worden. In december 2010 heb ik u geïnformeerd over het voornemen om een rijksstructuurvisie op te stellen conform de WRO<sup>2</sup>. In maart 2011 heb ik op uw verzoek de onderliggende documentatie toegezonden, inclusief het Masterplan<sup>3</sup>. Voor de resultaten van de andere projecten uit de verkenning Rotterdam Vooruit zijn balansrapportages opgesteld voor het BO-MIRT van voorjaar 2011 die u in juni 2011 zijn toegezonden.

## **B. Afweging Oranjetunnel versus Blankenburgtunnel**

Aan de Bestuurlijke Voorkeur is een participatieproces voorafgegaan. Ik heb u met mijn brief van 1 september 2011 geïnformeerd over de trechtering naar vijf nader uit te werken varianten. Deze vijf varianten (twee voor de Oranjetunnel en drie voor de Blankenburgtunnel) zijn op gelijkwaardige wijze onderzocht. Overigens vindt er tot begin februari nog een toetsing plaats op de concept resultaten zoals die in deze brief worden beschreven. In de rapporten die worden opgenomen als bijlage bij de ontwerp Structuurvisie zullen de toetsingsresultaten zijn verwerkt.

De effecten op het gebied van bereikbaarheid en economie, kosten en leefbaarheid zijn systematisch bepaald. Hieronder schets ik u op hoofdlijnen de belangrijkste conclusies. Uiteraard redeneer ik daarbij vanuit de doelstelling van het project, te weten:

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 32 123 A, nr. 19.

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 598, nr. 1.

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 598, nr. 2.

1. Bieden van een oplossing voor de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor in en na 2020;
2. Verbeteren van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex ten behoeve van de ontwikkeling van dit internationaal belangrijke economische centrum;
3. Verbeteren van de ontsluiting van de Greenport Westland ten behoeve van dit internationaal belangrijke economische centrum;
4. Ondersteunen van de verdere ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas.

### *Bereikbaarheid en economie*

Het is gebruikelijk om verschillende omgevingsscenario's toe te passen bij MIRT-Verkenningen. Zowel het scenario met de hoogste economische groei (GE) als dat met de laagste groei (RC) zijn met een verkeersmodel (NRM 2011) doorgerekend op de verwachte effecten voor de mobiliteit. Daardoor ontstaat een bandbreedte van effecten.

**Tabel 1. Vergelijking van de alternatieven (zichtjaar 2030)**

|                                                     | Referentie                  | Oranjetunnel                   | Blankenburgtunnel              |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| <b>Aantal rijstroken</b>                            | –                           | 2 x 2                          | 2 x 3                          |
| <b>Lengte traject tussen A20 en A15</b>             | –                           | 7,5 km, waarvan 2,3 km tunnel  | 4,5 km, waarvan 0,7 km tunnel* |
| <b>Motorvoertuigen/etmaal</b>                       | –                           | RC 38 000<br>GE 52 000         | RC 74 000<br>GE 97 000         |
| <b>Aantal mvt/etmaal door Beneluxcorridor</b>       | RC 175 000<br>GE 220 000    | RC 154 000<br>GE 203 000       | RC 135 000<br>GE 178 000       |
| <b>Reductie Voertuigverliesuren Beneluxcorridor</b> | RC 100<br>GE 100<br>(index) | RC 74 (– 26%)<br>GE 57 (– 43%) | RC 46 (– 54%)<br>GE 31 (– 69%) |

In bijlage 1<sup>1</sup> worden de effecten op de vier doelen en zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet uitgebreider uiteengezet. Het grootste verschil maakt het effect op de eerste doelstelling, de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor in en na 2020. Tabel 1 illustreert dat de verkeerskundige effecten van de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel van elkaar verschillen. De Blankenburgtunnel verwerkt tweemaal zoveel verkeer als de Oranjetunnel. Het positieve effect op het knelpunt van de Beneluxcorridor is bovendien fors groter. De vertragingen nemen daar met 54–69% af, terwijl de Oranjetunnel de vertragingen daar met 26–43% reduceert.

### *Kosten*

De kosten van een tunnel worden hoofdzakelijk bepaald door de in te zetten techniek (boren of elementen laten afzinken) en de te realiseren lengte van de tunnel. De Oranjetunnel zal geboord moeten worden vanwege de ligging van de Oranjetunnel nabij de Maeslantkering, en vanwege het verschil in diepte tussen het Calandkanaal en de Nieuwe Waterweg. De Blankenburgtunnel kan worden afgezonken. Bovendien is het gehele tracé van de Oranjetunnel (7,5 km) langer dan het tracé van de Blankenburgtunnel (4,5 km). Deze verschillen zijn de belangrijkste verklaring dat de Oranjetunnel fors duurder is dan de Blankenburgtunnel. Daarnaast zijn er per variant verschillen in kostenraming doordat ze afwijken in lengte, type aansluiting en bijvoorbeeld hoogteligging.

### *Milieuaspecten*

De effecten op leefomgeving, natuur, landschap en recreatie zijn onderzocht en beschreven in de concept Plan-MER. Dat heeft geleid tot de beoordelingen zoals opgenomen in bijlage 1. De alternatieven zijn op het

\* Gebaseerd op het tracé West-Krabbeplass.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

aspect geluid (leefomgeving) zonder mitigerende maatregelen onderscheidend. De Oranjeverbinding scoort hierbij positiever. De negatieve effecten van de Blankenburgtunnel zijn echter goed te mitigeren, waarbij in de uiteindelijke gebruikssituatie voldaan kan worden aan de geluidsnormen. Bij vergelijking van de effecten op natuur hebben de Blankenburgvarianten een negatieve beoordeling. Dit komt, doordat de Blankenburgtunnel effecten heeft op de ecologische hoofdstructuur (EHS), weidevogelgebieden en beschermde soorten vallende onder de Flora en Faunawet, en rode lijst. Als gekeken wordt naar het effect van de Oranjeverbinding op Natura 2000 en de EHS, dan kennen de varianten naast een doorsnijding van een ecologische verbindingszone bij de variant Laag, geen direct effect. Op het gebied van landschap veroorzaakt de (niet gekozen) variant «Middendoor» van de Blankenburgtunnel de grootste doorsnijding en verstoring van het karakteristiek gebied. Op het vlak van recreatie geldt dit voor de (eveneens niet gekozen) variant «Oost-Krabbeplas».

Beide tunnels leiden tot een fijnmaziger netwerk om de Nieuwe Waterweg te passeren. Doordat de omrijafstand voor veel reizigers vermindert leidt de nieuwe weg niet tot een toename van de uitstoot. De westelijker gelegen Oranjetunnel ligt minder goed in het netwerk waardoor de reductie van de reisafstand per voertuig lager is, en het veel kleinere aantal voertuigen tot een uitstoot van vergelijkbare omvang leidt als bij de Blankenburg verbinding.

**Tabel 2. Kosten en baten/kostenratio van de vijf onderzoeksvarianten, resultaten worden momenteel getoetst.**

|                                 | OT<br>Hoog | OT<br>Laag | BBT<br>Middendoor | BBT<br>West-Krabbeplas | BBT<br>Oost-Krabbeplas |
|---------------------------------|------------|------------|-------------------|------------------------|------------------------|
| Bereikbaarheid                  | +          | +          | ++                | ++                     | ++                     |
| Leefomgeving                    | +          | +          | –                 | –                      | –                      |
| Natuur                          | 0/–        | –          | –                 | –                      | –                      |
| Landschap                       | 0          | –          | –                 | –                      | 0/–                    |
| Recreatie                       | 0          | –          | –                 | –                      | –                      |
| Kosten (in mld. €)              | 1,8–2,4    | 1,6–2,1    | 1,0–1,3           | 1,0–1,4                | 1,2–1,6                |
| Baten/kosten-ratio <sup>1</sup> | 0,9–0,3    | 1,0–0,3    | 2,2–0,9           | 2,0–0,8                | 1,8–0,7                |

#### *Samenvatting afweging Oranjetunnel – Blankenburgtunnel*

Vanwege het grotere doelbereik, de lagere kosten en de betere verhouding tussen de baten en de kosten is er sprake van een voorkeur voor de Blankenburgtunnel.

*Dit blijkt ook uit het regionaal advies: «(...) Bij de keuze tussen het Oranjetracé en het Blankenburgtracé speelt het doelbereik vanzelfsprekend een centrale rol in onze bestuurlijke afweging. Wij constateren dat het doelbereik van het Blankenburgtracé aanmerkelijk positiever is dan van het Oranjetracé wat betreft het oplossen van het capaciteitsprobleem in de Beneluxcorridor. (...) Voor het Blankenburgtracé spreekt dat het Oranjetracé aanzienlijk duurder is en de baten-kostenverhouding van het Oranjetracé in geen van de economische scenario's positief is.».*

Een belangrijke constatering is dat de maatschappelijke kosten van de Oranjetunnel niet opwegen tegen de maatschappelijke baten ervan zoals tabel 2 illustreert. De verhouding tussen de baten en de kosten is voor de Oranjetunnel in het hoge groeiscenario (GE) neutraal, en in een laag groeiscenario negatief. Bij de Blankenburgtunnel is de verhouding tussen de baten en de kosten in het hoge groeiscenario (GE) fors groter dan 1, in het lage groeiscenario (RC) is deze verhouding kleiner. Op basis van het totaalbeeld van beide scenario's is de Blankenburgtunnel in mijn optiek een verantwoorde investering.

<sup>1</sup> Gebaseerd op de gemiddelde kosten. Het eerste getal betreft het hoogste groeiscenario (GE), het tweede getal betreft het laagste groeiscenario (RC).

### **C. Afweging varianten Blankenburgtunnel**

Er zijn drie varianten van de Blankenburgtunnel onderzocht, te weten:

1. Het tracé Middendoor;
2. Het tracé Krabbeplas Oost;
3. Het tracé Krabbeplas West.

Het tracé Middendoor brengt de laagste aanlegkosten met zich mee. De ruimtelijke effecten van dit tracé zijn echter het grootst. Vanwege de waarde van het gebied voor cultuurhistorie en recreatie geniet dit tracé daarom niet de voorkeur. Het tracé Krabbeplas Oost ligt dicht tegen Vlaardingen aan. Deze variant zal daarom moeilijk te mitigeren zijn en geeft beperkingen voor de recreatieve voorzieningen (aantasting recreatief uitloopgebied) voor Vlaardingen. Vandaar dat dit tracé niet de voorkeur geniet. Het tracé Krabbeplas West heeft het grootste bestuurlijke draagvlak in de regio, vanwege de mix van effectiviteit, kosten en ruimtelijke kwaliteit (slagenlandschap). De meerkosten van € 100 mln. ten opzichte van het goedkopere «middendoor» tracé vind ik acceptabel. Met de keuze voor het tracé Krabbeplas West wordt het Volksbos op afstand gepasseerd en wordt de invloed op veel bestaande recreatieve voorzieningen bij Vlaardingen zoals de golfbaan beperkt. Ik kies ook voor een verdiepte aansluiting bij de A20 (meerkosten ca. € 50 mln.). Met deze keuze investeer ik dus € 150 mln. in het beperken van gevolgen voor de leefbaarheid, en een landschappelijk goede inpassing, inclusief het knooppunt van het Blankenburgtracé met de A20.

Met mijn besluit creëer ik de randvoorwaarden om, samen met betrokkenen en belanghebbenden, verder uit te werken hoe we recht doen aan de recreatieve en natuurwaarde van het gebied. Ik ben bereid daarover nadere afspraken te maken en heb hiervoor aanvullend € 25 mln. gereserveerd.

### **DEEL II**

Hieronder ga ik in op uw verzoek om in deze brief expliciet stil te staan bij de door de Kamer tijdens het Nota Overleg MIRT van 12 december aangedragen punten.

### **D. Financiële bijdrage Havenbedrijf Rotterdam**

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) heeft aangegeven veel belang te hechten aan een spoedige realisatie van de NWO, onder meer vanwege de realisatie van de 2<sup>e</sup> Maasvlakte. Op uw verzoek ga ik hier nader in op de correspondentie met het HbR over de financiële bijdrage van het HbR aan de NWO.

- Op 21 okt. 2009 heeft het HbR een brief gestuurd met steun voor de snelle realisatie van de NWO. Het HbR wil de leiding nemen vanaf de planuitwerkingsfase en wil bijdragen aan studiekosten. Het HbR stelt voor gezamenlijk een vorm te ontwikkelen waarbij het HbR participeert in de bouw en/of exploitatie van de NWO, waarbij ook participatie in het financiële risico aan de orde is.
- Op 25 maart 2010 heeft mijn ambtsvoorganger gereageerd en aangegeven dat de verantwoordelijkheid voor besluitvorming bij de overheid ligt. Het HbR kan onderdelen aandragen, maar het ministerie is verantwoordelijk voor alle onderzoeken naar de NWO. Het aanbod voor de betrokkenheid van private partijen graag nader bezien bij de voorkeursbeslissing. Verzoek aan HbR tot uitvoeren van een verdiepingsstudie naar publiek private samenwerking (PPS).

- Op 20 dec. 2010 biedt het HbR met een brief de verdiepingsstudie naar PPS aan. De studie gaat in op tracés, bekostiging, marktbenadering en risicobeheersing.
- Er volgt mondeling overleg.
- 11 april 2011. Brief van het HbR met de boodschap dat zij kiest voor de Blankenburgtunnel. Het HbR heeft op eigen initiatief een inpassingstudie uitgevoerd naar varianten voor de Blankenburgtunnel. Het HbR deelt mee dat mogelijkheden van PPS voldoende in kaart zijn gebracht en zij zich vanaf dat moment beperkt tot de rol van belanghebbende.
- 19 april 2011. Brief van mij met dank voor het geleverde PPS onderzoek. Schets van het lopende proces van verkenning met participatie, en dat nader onderzoek naar PPS onderdeel uitmaakt van de lopende verkenning.

Na de brief van 11 april 2011 heb ik contact gehad met de heer Smits over een bijdrage aan de NWO. Daarbij heeft het HbR aangegeven zelf niet mee te financieren maar wel mogelijk te willen financieren in toekomstige projecten. Tussendoor is ook de mogelijkheid van dividend besproken, maar dit was voor ons een «vestzak-broekzak» financiering en dus niet wenselijk.

Ik concludeer dat mijn ambtsvoorganger al heeft aangegeven dat de NWO een project is van de overheid en dat PPS interessant kan zijn. Ik kies ook voor PPS bij de NWO, zoals ik in mijn brief van juni 2011 over de prioriteiten in het verlengde MIRT heb aangegeven. In de volgende fase van het project NWO (Planuitwerking) worden de mogelijkheden voor PPS, bijvoorbeeld in de vorm van DBFM, verder uitgewerkt.

## **E. Tolheffing**

In het regeerakkoord staat dat tolheffing uitsluitend kan plaatsvinden op nieuwe verbindingen. De mogelijkheden voor tolheffing zijn daarom beperkt. Tol kan naast de NWO alleen worden geheven op de A13/16 en de ViA15. Met de inkomsten uit tol kan ik deze projecten versneld realiseren.

In de verkenning is gezien in hoeverre tolheffing kan worden ingezet voor de bekostiging van de NWO. Hiervoor is een onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek geven inzicht in de mogelijkheden van tolheffing voor de bekostiging van de NWO en de effecten van tolheffing op de verkeersstromen. De beoogde bijdrage van € 300 mln. uit tolinkomsten valt onder de bandbreedte van de met het onderzoek bepaalde maximale opbrengst van circa € 330 mln. in het RC scenario tot circa € 450 mln. in het GE scenario in 25 jaar. In de volgende fase, bij de uitwerking van de Voorkeursbeslissing in een Ontwerp Tracébesluit, zullen de effecten van tolheffing op de verkeersstromen en het milieu verder inzichtelijk worden gemaakt. Tevens zal nader worden gestudeerd op het te hanteren toltarief.

## **F. Suurhoffbrug**

Uw kamer heeft gevraagd nader in te gaan op het afvallen van een tracévariant voor de Oranjetunnel bij de Suurhoffbrug. De Suurhoffbrug ligt aan de N15, ter hoogte van Oostvoorne. Deze variant zou resulteren in een tracé dat vrijwel de dubbele lengte heeft ten opzichte van het uiteindelijk onderzochte alternatief bij de Rijnweg. Bovendien zou dat tracé dwars door bestaande chemische industrie en raffinaderijen lopen, en daardoor grootschalige bedrijfsverplaatsingen nodig maken. De verwervingskosten en kosten om het terrein bouwrijp te maken zijn zeer hoog. Gebruik maken van de bestaande Rijnweg heeft dit nadeel niet.

Voor de beperkte ruimte voor de aansluiting bij de N15 maakt het tracé bij de Suurhoffbrug geen verschil. Ook bij de Suurhoffbrug is een volwaardig knooppunt alleen mogelijk tegen hoge kosten vanwege de beperkte ruimte bij de N15. Om deze redenen is een variant bij de Suurhoffbrug niet verder onderzocht in de verkenning.

### **Tenslotte**

#### *Vervolgproces*

Na het debat met uw Kamer dat staat geagendeerd op 2 februari 2012 ben ik voornemens om de Bestuurlijke Voorkeur uit te werken in een Ontwerp Rijksstructuurvisie. Ik zal de ontwerp Rijksstructuurvisie met bijlagen zoals de MKBA en Plan-MER ter inzage te leggen, en ook aan uw Kamer zenden. Na de ontvangst en beoordeling van de ingebrachte zienswijzen stel ik de definitieve Rijksstructuurvisie (inclusief de Voorkeursbeslissing voor de NWO) vast en stuur deze aan uw Kamer, conform de Tracéwet procedure.

Ik vertrouw erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd over de Bestuurlijke Voorkeur voor de NWO en uw specifieke vragen adequaat te hebben beantwoord.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus