

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 108

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2013

Hierbij stuur ik u de Startbeslissing voor het project Calandbrug. Het initiatiefdocument dat hiervoor de basis vormt, treft u bij deze brief aan¹.

Situatie

De Calandbrug is een stalen hefbrug uit 1969 voor trein-, weg- en langzaam verkeer in het Rotterdamse havengebied. De brug maakt deel uit van de Betuweroute (Havenspoorlijn) en is voor het spoorgoederenvervoer de enige oeververbinding over het Calandkanaal. De Calandspoorbrug is van essentieel belang voor de mainport Rotterdam, voor het spoorgoederenvervoer en het maximale gebruik van de Betuweroute. De instandhouding en voldoende capaciteit van deze brug als deel van de Betuweroute is cruciaal gegeven de bijdrage van de Betuweroute aan de economie, de veiligheid, het milieu en de leefbaarheid.

Problematiek

De verkenning die op basis van de Startbeslissing aanvangt, richt zich op alternatieven die een oplossing vormen voor de onderstaande drie problemen.

1. In 2020 bereikt de brug haar technische levensduur.
2. Voor het treinverkeer ontstaat als gevolg van de huidige voorrangsgeregeling voor scheepvaartverkeer een capaciteitsknelpunt: de brug zal in de nabije toekomst steeds vaker opengaan voor het scheepvaartverkeer.
3. De bewoners van het nabij gelegen Rozenburg ervaren geluidsoverlast van treinen die over de stalen brug rijden.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Het wegverkeer ondervindt geen belemmering van de brugopeningen, dat kan ook door de Thomassentunnel rijden.

Financiering

Met het Havenbedrijf Rotterdam heb ik afgesproken gezamenlijk te streven naar een oplossing in uiterlijk 2019 en deze zo mogelijk samen te financieren. Het Havenbedrijf is bereid financieel bij te dragen aan een oplossing met een bedrijfseconomische meerwaarde (rendabele business case). Voor de variant waaraan Havenbedrijf Rotterdam na eigen onderzoek de voorkeur geeft, het Theemswegtracé (geraamde kosten: € 420 incl. btw), heeft het die bijdrage al berekend (€ 80 mln.). Dit tracé behelst een verlegging van een deel van de Havenspoorlijn naar een locatie ten zuiden van de Brittanniëhaven waardoor het scheepvaartverkeer en het treinverkeer elkaar niet meer kruisen. Het Theemswegtracé zal onderdeel gaan uitmaken van de verkenning waarin meerdere alternatieven op objectieve wijze met elkaar worden vergeleken binnen de kaders en regels van de Tracéwet en het MIRT Spelregelkader.

In de begroting heb ik een bedrag gereserveerd van € 157 mln. incl. btw waarmee de brug in ieder geval gerenoveerd kan worden. Wanneer na de verkenning het voorkeursalternatief duurder blijkt dan het beschikbare budget, zal ik in overleg met het Havenbedrijf Rotterdam een afweging maken binnen het beschikbare budgettaire kader.

Planning

De planning is erop gericht om in 2019 een nieuwe oplossing open te stellen. Rekening houdend met een bouwtijd van vier jaar, die nodig is voor het meest complexe alternatief dat onderdeel uitmaakt van de verkenning, dient in 2015 het contract aan de aannemer gegund te worden. De planuitwerking dient dan gereed te zijn.

De planning voor de onderzoeksfase is hiermee ambitieus. In deze fase werken het ministerie, het Havenbedrijf Rotterdam, ProRail en Keyrail dan ook nauw samen. De gezamenlijke projectmatige aanpak, het parallel schakelen van werkzaamheden en het gebruik van bestaand onderzoeksmateriaal moeten ervoor zorgen dat de planning wordt gehaald en er alle ruimte wordt gegeven aan een zorgvuldig participatietraject.

Het project Calandbrug past de uitgebreide Tracéwetprocedure toe. Afhankelijk van het nog te kiezen voorkeursalternatief zal blijken of een realisatie plaatsvindt door middel van een besluit op basis van de Tracéwet, of via een ander wettelijk kader.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld