



Startbeslissing Suurhoffbrug



Datum: 12 oktober 2017

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen



IENM/BSK-2017/194295

Inhoudsopgave

| | | |
|-----|----------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 | Inleiding | 3 |
| 1.1 | Aanleiding voor de startbeslissing | 3 |
| 1.2 | Kenmerken huidige Suurhoffbrug..... | 3 |
| 1.3 | Afbakening projectgebied en studiegebied | 4 |
| 1.4 | Leeswijzer | 4 |
| 2 | Opgave en doel | 5 |
| 2.1 | Urgentie | 5 |
| 2.2 | Doelstellingen verkenning | 5 |
| 2.3 | Beleidsuitgangspunten Rijk | 5 |
| 2.4 | Raakvlakken | 6 |
| 2.5 | Draagvlak | 7 |
| 3 | Aanpak, oplossingsrichtingen en procedures..... | 8 |
| 3.1 | Fasen in de verkenning: start, analyse, beoordeling en besluitvorming..... | 8 |
| 3.2 | Voorkeursoplossing | 9 |
| 3.3 | Meekoppelkansen | 9 |
| 3.4 | Financiën | 9 |
| 3.5 | Wettelijk kader..... | 10 |
| 3.6 | Planning | 10 |
| 4 | Organisatie | 11 |
| 4.1 | Rol- en taakverdeling | 11 |
| 4.2 | Participatieproces | 11 |
| | Bijlage A: Betrokken stakeholders | 13 |
| | Bijlage B: Lijst met afkortingen | 14 |



1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de startbeslissing

De Suurhoffbrug ligt op de A15 over het Hartelkanaal en vormt een cruciale verbinding tussen de Maasvlakte en het achterland; het betreft dus een verbinding van nationale economische waarde. In de omgeving van de verkeersbrug is vooral de ontwikkeling van Maasvlakte 2 relevant. Deze is nu slechts gedeeltelijk in gebruik; de ambitie is dat in komende 2 à 3 decennia groeit naar volledig gebruik. Dat betekent een forse verkeerstoename op weg, vaarweg en spoor.

De Suurhoffbrug bestaat uit twee delen: een wegverkeersbrug en een spoorbrug. De spoorbrug heeft verwachte levensduur tot 2042. De wegverkeersbrug nadert het einde van zijn levensduur; op grond van een technische analyse is geconstateerd dat renovatie niet mogelijk is. Een nieuwe wegverkeersbrug is dus noodzakelijk.

In het BO MIRT Zuidvleugel van najaar 2016 is daarom besloten, dat - in navolging op de uitkomsten van het onderzoek naar het verlengen van de levensduur van de huidige brug - een integrale MIRT Verkenning voor weg- en spoorverbinding zal worden opgestart. De uitkomsten van het destijds lopende onderzoek voor een tijdelijke oplossing worden daarin meegenomen. De verkenning is integraal om voor alle modaliteiten de meest toekomstvaste en veilige oplossing te onderzoeken. Met deze Startbeslissing Suurhoffbrug start de integrale MIRT-verkenning.

Aangezien de totale procedure van het ruimtelijk besluit tot en met realisatie van een nieuwe verkeersbrug in 2020 (voorziene einde levensduur) nog niet kan zijn doorlopen, bouwt Rijkswaterstaat een tijdelijke verkeersbrug voor de rijrichting Maasvlakte Rotterdam. Daarmee wordt de verkeersbelasting op de bestaande brug (rijrichting Rotterdam richting Maasvlakte) gehalveerd teneinde de levensduur te kunnen oprekken tot het moment van definitieve vervanging. De tijdelijke brug wordt begin 2020 opgeleverd.

De MIRT-verkenning richt zich op een brug met een levensduur tot het jaar 2100, ter vervanging van de bestaande wegverkeersbrug. Alternatieven voor bereikbaarheid van de Maasvlakte – zoals door middel van andere modaliteiten – zullen in deze MIRT-verkenning niet in beeld worden gebracht.

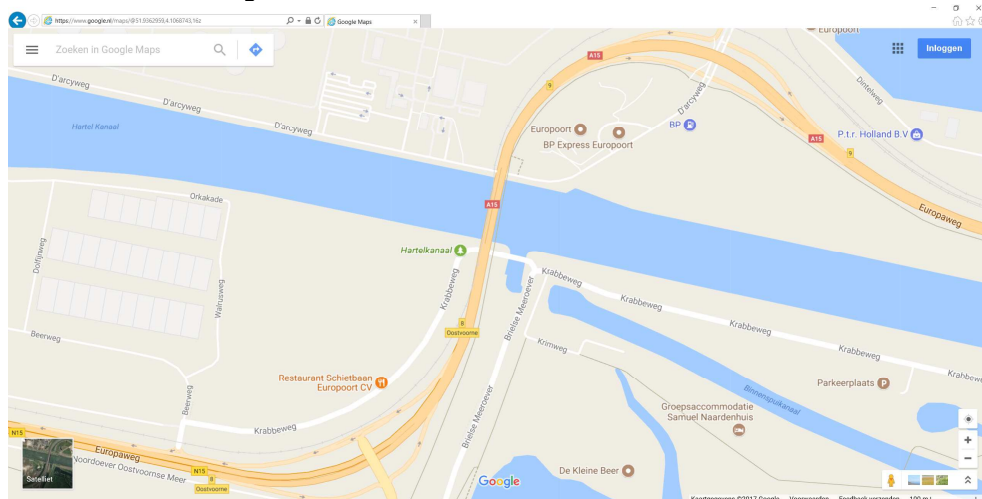
1.2 Kenmerken huidige Suurhoffbrug

- De Suurhoffbrug is gebouwd op een hoogte van 11.50 m NAP. Door verzakkingen heeft de brug nu een hoogte van 11.38 m NAP. De getijslag varieert van NAP -0,6 m tot NAP 1,3 m.
- Het beweegbare deel van de brug wordt niet meer bediend en is vastgezet.
- Het betreft een vaarweg met druk profiel (> 30.000 vaarbewegingen per jaar).
- Het Hartelkanaal maakt geen onderdeel uit van de maritieme toegangswegen, zoals opgenomen in de richtlijn vaarwegen (blz. 54), en is derhalve niet gekarakteriseerd als open vaarweg.
- De wegverkeersbrug staat op dezelfde pijlers als de spoorbrug, die pas op langere termijn (niet voor 2042) aan vervanging toe is.
- De pijlers staan in het Hartelkanaal, dat in beheer is bij het Havenbedrijf Rotterdam.
- In de A15 zitten twee haakse bochten met snelheidsbeperking: één aan de noordkant van de brug en één aan de zuidkant.



1.3 Afbakening projectgebied en studiegebied

De scope van de verkenning Suurhoffbrug bestaat uit een projectgebied en een studiegebied. Het projectgebied loopt ongeveer van hm-paal 24.5 tot hm-paal 29.0. Zie onderstaande figuur.



De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de te verwachten effecten van de te onderzoeken maatregelen. Het zal daarom verschillen per te onderzoeken aspect.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de opgave en het doel van de MIRT-Verkenning Suurhoffbrug. Hoofdstuk 3 gaat in op de aanpak, de oplossingsrichtingen en de te volgen procedures. Hoofdstuk 4 gaat over de organisatie van de MIRT-Verkenning.



2 Opgave en doel

2.1 Urgentie

De Suurhoffbrug vormt de enige verbinding tussen de Maasvlakte en het achterland. De brug is dus van cruciale betekenis voor aan- en toevoer van de Rotterdamse haven. De verkeersbrug bereikt in 2020 het einde van zijn levensduur. Door het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu om een tijdelijke verkeersbrug te bouwen, wordt de belasting van de huidige brug gehalveerd en kan de huidige brug veilig in gebruik blijven. De MIRT-verkenning richt zich op een nieuwe brug, die tot het jaar 2100 mee kan.

2.2 Doelstellingen verkenning

De doelstelling van de verkenning is om de nieuwe wegverkeersbrug tijdig gerealiseerd te hebben, zodat wegverbinding *over* het Hartelkanaal alsook de vaarwegverbinding *door* het Hartelkanaal voor alle verkeer gewaarborgd en toereikend blijven voor de verwachte toename van deze beide verkeersmodaliteiten. Ook mag een toekomstige vervanging van de spoorbrug niet worden beperkt in haar (optimale) mogelijkheden.

2.3 Beleidsuitgangspunten Rijk

Vervanging en Renovatie (V&R) (incl. hergebruik delen tijdelijke brug)

IenM hanteert bij V&R als uitgangspunt dat de bestaande functionaliteiten behouden blijven. De voor V&R gereserveerde budgetten in IF-artikel 12.02.04 zijn op dit uitgangspunt gebaseerd. Waar mogelijk houdt IenM rekening met klimaat en duurzaamheid, zodat de vernieuwde kunstwerken toekomstvast zijn.

De MIRT-spelregels geven – voor V&R – aan dat de programmering van grote en complexe V&R-opgaven meer gebiedsgericht en in onderlinge samenhang met andere opgaven zal worden ingevuld. Daarbij zal de gebiedsgerichte werkwijze van het MIRT worden gevolgd, waarbij meekoppelkansen en duurzaamheid worden meegenomen.

Als dergelijke kansen kunnen worden geadresseerd, aantoonbaar leiden tot synergie en/of passen binnen de financiële V&R-randvoorwaarden dan kunnen deze kansen in het kader van dit project worden opgepakt. Als het meenemen van deze kansen leidt tot extra functionaliteit van het kunstwerk en/of niet past binnen de financiële randvoorwaarden, dan wordt deze optie voorgelegd aan de minister en zal aanvullend over de inzet van de extra middelen worden besloten.

Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen

Door de twee bochten in de A15 maken auto's een S-bocht als ze de Suurhoffbrug over rijden. De nieuwe brug moet worden getoetst aan de maatgevende zichtlengtes uit de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA) 2014 van RWS.

Doorvaarteisen aan de brug

De huidige Suurhoffbrug heeft een beweegbaar deel, dat niet meer wordt opengesteld. De brug heeft een hoogte van 11.38 m NAP. Deze hoogte is als gevolg van een verzakking lager geworden dan de hoogte waarop de brug oorspronkelijk is aangelegd. Met inachtneming van de maatgevende hoogwaterstand van NAP +2,56 voldoet de brug hiermee momenteel niet meer aan de CEMT-norm van 9.10 m.



Nieuw aan te leggen bruggen dienen te voldoen aan het vigerend beleid voor doorvaarthoogte voor de vastgestelde klasse van de vaarwegen. Dat betekent dat de nieuwe Suurhoffbrug vooralsnog dient te worden aangelegd op minimaal 9,10 m. (4-laags containers, inclusief een veiligheidsmarge van 0,30 m) ten opzichte van de maatgevende hoogwaterstand (MHW) op de exacte locatie. Om de functionaliteit van deze brughoogte gedurende de gehele levensduur van 80/100 jaar te kunnen garanderen, dient eveneens rekening te worden gehouden met de klimaatveranderingen. Vooralsnog is hierbij uitgegaan van 0,50 m zeespiegelstijging waardoor de doorvaarthoogte voor de nieuwe brug vooralsnog op 12,16 m (9,10 + 2,56 + 0,5 m) dient te worden aangelegd.

Aangezien door alle betrokken partijen is geconstateerd dat het vigerende beleid niet meer passend is op de huidige situatie wordt momenteel onderzoek verricht naar de toepasbaarheid van hogere brughoogten. Mocht deze brug in het vervolgonderzoek containerhoogte worden meegenomen en de MKBA voor deze brug positief scoren, dan is het mogelijk dat de vigerende doorvaarthoogte tijdens de verkenningsfase nog dient te worden verhoogd. Tevens zal nog nader onderzoek worden uitgevoerd naar de invloed van klimaatverandering op zowel de waterafvoer alsmede de zeespiegelstijging rond 2100.

Bij de aanleg van de toekomstige spoorbrug in 2042 zal deze spoorbrug overigens eveneens minimaal conform deze doorvaarthoogte dienen te worden aangelegd.

Met het oog op de verkeersveiligheid wordt - conform de richtlijn vaarwegen - voor de nieuwe brug geen middenpijler toegepast. Voor een volledig ongestoorde vaart moet een brug dezelfde bevaarbare breedte hebben als de vaarweg. Om de kans op aanvaring te verminderen staan de brugpijlers tenminste 1,5 m achter de oever of achter het geleidewerk. Een nieuwe brug dient derhalve conform deze richtlijnen te worden aangelegd.

Ondergrondse infra

Het wetsvoorstel Basisregistratie Ondergrond (BRO) is in 2015 door de Eerste en Tweede Kamer aangenomen. Met de Basisregistratie Ondergrond wordt beoogd de informatievoorziening over de ondergrond sterk te verbeteren door die gegevens te standaardiseren, te verzamelen en aan zowel de overheid als aan andere partijen ter beschikking te stellen.

De BRO zal uiteindelijk informatie bevatten over de geologische en bodemkundige opbouw van de ondergrond en zal voor iedereen beschikbaar zijn voor hergebruik. Bestuursorganen zijn verplicht om de informatie in de BRO te gebruiken wanneer zij gegevens over de ondergrond nodig hebben. Met deze informatie kunnen tijdig risico's worden opgespoord. Ook voor dit project kan de BRO de nodige voordelen gaan bieden.

2.4 Raakvlakken

In de (directe) omgeving van de Suurhoffbrug zijn de volgende relevante factoren mogelijk van invloed op de opgave:

- de verwevenheid met de spoorbrug (zoals gezamenlijke pijlers en bouwhinder)
- de grote ontwikkeling van Maasvlakte 2 in de komende twee decennia en de effecten daarvan op het vervoersaanbod voor spoor, weg en vaarweg
- de aanpassingen op de A15 en het beheer, als onderdeel van DBFNM MaVa
- de ontsluiting van Voorne
- ontwikkelingen op het gebied van smart mobility toegespitst op de maasvlakte, bijvoorbeeld truck platooning die mogelijk vraagt om extra draagvermogen en flexibiliteit.



In de Verkenning wordt uitgewerkt hoe de raakvlakken met deze factoren worden beheerst. Met name de relatie met de spoorbrug, die op dezelfde pijlers staat als de Suurhoffbrug, is van belang.

De hierboven genoemde ontwikkelingen en projecten zijn niet limitatief en worden in de verkenning zo nodig aangevuld. Mogelijk leveren ze meekoppelkansen op.

2.5 Draagvlak

Eind 2016/begin 2017, in de aanloop naar de beslissing van de Minister om een tijdelijke brug aan te leggen en een startbeslissing op te stellen voor een integrale verkenning, heeft RWS/WNZ het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) geconsulteerd. In Bijlage A staan de partijen genoemd, die destijds hierover zijn geïnformeerd. De regionale partijen hebben een sterke voorkeur voor een integrale aanpak van zowel weg- als spoorbrug.

Specifieke wensen/issues, die bij de consultatie naar voren zijn gekomen, zijn:

- verhogen van de (beide) brug(gen) vanwege hogere containers en zeespiegelstijging
- opvijzelbaarheid van de brug
- eventuele aanpassingen van het tracé (bochten weg uit de A15)
- verder uit elkaar plaatsen van de pijlers
- verleggen van de verkeers- en/of spoorbrug
- verbreden van het wegdek
- uitbreiding van de capaciteit van de (spoor- en) wegverbinding
- bij aanpassingen van de weg latere aanpassingen van het spoor niet onnodig belemmeren
- beperken hinder en inzet CAR (Coördinatie van Alternatieve Routes) tijdens de werkzaamheden.



3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedures

3.1 Fasen in de verkenning: start, analyse, beoordeling en besluitvorming

De verkenningsfase levert beslisinformatie voor een voorkeursbeslissing. De verkenning werkt van grof naar fijn: alternatieven worden stapsgewijs getrechterd, via kansrijke alternatieven tot een voorkeursalternatief.

Een MIRT-verkenning kent een viertal fasen waarin de stapsgewijze trechtering en de werkwijze van grof naar fijn haar beslag krijgt:

- *Startfase*: De in deze Startbeslissing geformuleerde opgave en alternatieven worden verder aangescherpt en de onderzoeken voor de analysefase worden voorbereid.
- *Analysefase*: De alternatieven worden voorzien van een beoordeling op hoofdlijnen. Resultaat van deze fase is een beperkt aantal kansrijke alternatieven.
- *Beoordelingsfase*: De kansrijke alternatieven worden nader ontworpen, onderzocht en er wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld.
- *Besluitvormingsfase*: Samenbrengen van de informatie uit de verkenning, gericht op de vaststelling van een **voorkeursbeslissing**. Opstellen eindrapport van de verkenning met daarin het voorkeursalternatief en de onderbouwing daarvan.

Op Vervanging en Renovatie (V&R) is de Tracéwet niet van toepassing. Op basis van de voorkeursbeslissing kunnen de benodigde vergunningen worden aangevraagd.

De crux is om het onderzoek in de verkenning te richten op de te bereiken doelen en onderscheidend vermogen: niet gedetailleerder dan nodig is voor deze fase.

De hiernavolgende tabel geeft een beoordelingskader op hoofdlijnen.

| | |
|------------------------------|-----------------------------------------|
| Doelbereik bereikbaarheid | Doorstroming weg |
| | Doorstroming vaarweg |
| | Doorstroming spoor |
| | Verkeersveiligheid |
| | Economische verlieskosten |
| Externe effecten | Lucht |
| | Geluid |
| | Externe veiligheid |
| | Natuur |
| | Landschap |
| | Recreatie |
| | Flora en fauna |
| | Kosten |
| | Baten/kosten |
| Haalbaarheid | Uitvoeringshinder weg, vaarweg en spoor |
| | Risico's |
| | Draagvlak |

Tabel: Beoordelingskader



De rol van duurzaamheid in de verkenning

Duurzaamheid maakt onderdeel uit van verschillende aspecten in het beoordelingskader. Echter, het gaat om meer dan alleen de beoordeling van effecten; mogelijk zijn er ambities en kansen die meegekoppeld kunnen worden. Daarom zal hier apart aandacht aan besteed worden, zodat bij vaststelling van het voorkeursalternatief helder is wat meegenomen wordt in de opdracht voor de volgende planfase. Hiermee wordt duurzaamheid een integraal onderdeel van de te realiseren oplossing.

In de verkenning worden drie stappen doorlopen:

1. Analyse vraag en ambities
2. Onderzoek kansen
3. Vastleggen ambities



Bij het zorgvuldig doorlopen van deze stappen, maken de ambities uiteindelijk onderdeel uit van de opgaven en worden de duurzaamheidsprestaties zoveel mogelijk gekwantificeerd.

3.2 Voorkeursoplossing

In de MIRT-Verkenning worden in elk geval de volgende alternatieven onderzocht:

- A. Eén-op-één vervangen van de huidige verkeersbrug, zonder uitbreiding van de functionaliteit (nuloptie).
- B. Een verkeersbrug met extra wensen/eisen vanuit omgevingspartijen en/of toekomstvastheid en duurzaamheid.
- C. Een oeververbinding voor zowel spoor- als wegverkeer, zonder uitbreiding van de functionaliteit.
- D. Een oeververbinding voor zowel spoor- als wegverkeer met extra wensen/eisen vanuit omgevingspartijen en/of toekomstvastheid en duurzaamheid.

In alle alternatieven behoort het verleggen van de brug tot de mogelijkheden.

3.3 Meekoppelkansen

Bij meekoppelkansen gaat het om het benutten van kansen die zich aandienen, het bereiken van meerwaarde of werk-met-werk kunnen maken. Het benoemen van meekoppelkansen betekent niet dat de uitwerking of realisatie daarvan onder de scope van de verkenning gaat vallen. Betrokken partijen kunnen vervolgens afspraken maken over de uitwerking, financiering of uitvoering van een meekoppelkans. Daarnaast kunnen meekoppelkansen worden ingezet als mogelijk mitigerende of compenserende maatregel, als negatieve effecten van de alternatieven dat noodzakelijk zouden maken.

Potentiële meekoppelkansen zullen in beeld worden gebracht. Uitvoering van de verkenning kan aanleiding geven tot aanpassingen en aanvullingen. Ook uit de analyse naar ambities en kansen op het gebied van duurzaamheid kunnen meekoppelkansen naar voren komen.

3.4 Financiën

Voor de vervangingsinvestering is € 86 mln, prijspeil 2016, inclusief BTW, gereserveerd in het budget voor V&R. Dit is gebaseerd op alternatief A (één op één vervanging van de huidige brug).

In de verkenning worden de LCC-kosten inzichtelijk gemaakt.



Alternatieven B en D gaan uit van extra functionaliteit. De eventuele meerkosten daarvan zijn voor rekening van de partij(en), die de extra functionaliteit wens(t)(en).

3.5 Wettelijk kader

Het gaat om een V&R- opgave om de huidige brug te vervangen. Hierop is de Tracéwet niet van toepassing. Het aanvragen van de benodigde vergunningen volstaat.

3.6 Planning

Na ondertekening van deze Startbeslissing wordt begonnen met de opstelling van de verkenning. De verkenning zal vanwege het relatief eenvoudige karakter naar verwachting sneller doorlopen kunnen worden dan de gebruikelijke twee jaar.

Huidige planning:

| | |
|----------------------------------------------|-----------------------------|
| Startbeslissing | september 2017 |
| Verkenning tot en met de voorkeursbeslissing | september 2017 – medio 2019 |
| Bestuursvereenkomst (indien nodig) | medio 2019 |
| Vergunningverlening | 2021 |
| Start realisatie | 2023 |



4 Organisatie

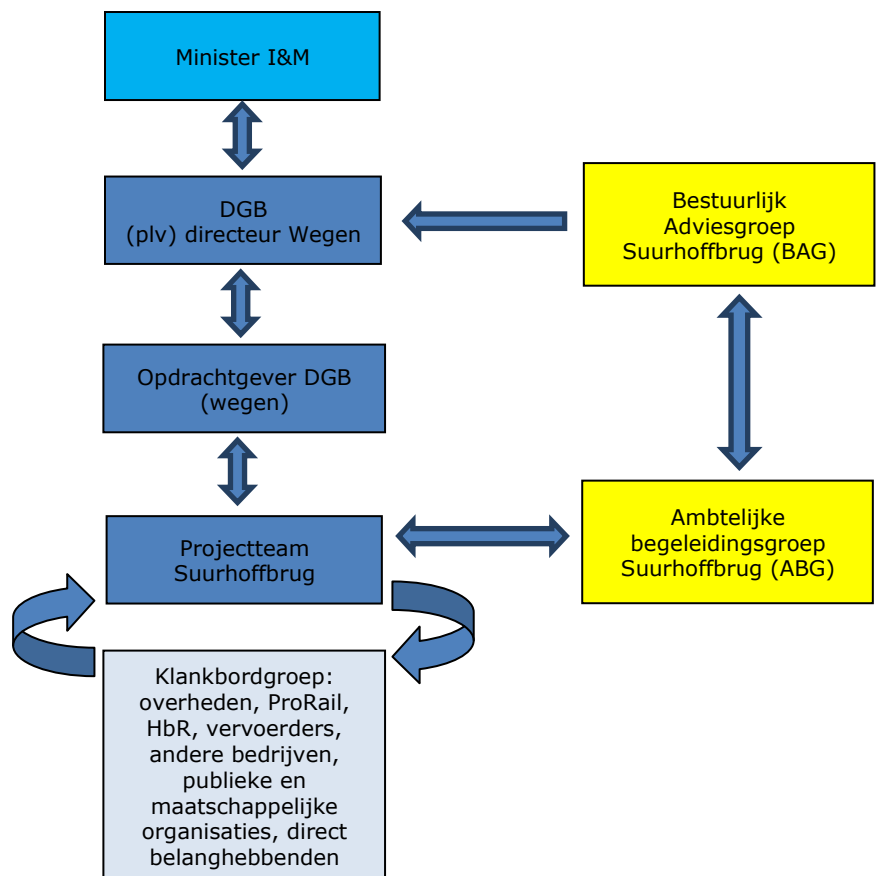
4.1 Rol- en taakverdeling

De verantwoordelijkheid en het trekkerschap voor deze verkenning berust namens het Rijk bij het Directoraat-generaal Bereikbaarheid (DGB) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). RWS heeft een belangrijke rol als kennisleverancier en als wegbeheerder. I&M is verantwoordelijk voor besluitvorming over V&R van het hoofdwegennet. Daarom functioneert DGB als opdrachtgever en als bekostigende partij voor de MIRT-Verkenning.

Het projectteam Suurhoffbrug voert de verkenning uit in opdracht van het I&M/DGB. RWS en ProRail maken deel uit van het projectteam.

Het projectteam wordt begeleid door de Ambtelijke begeleidingsgroep (ABG) Suurhoffbrug (ABG), waarin de belangrijkste stakeholders zitting hebben. Regelmatig vindt overleg plaats met een Klankbordgroep, waarin alle directbetrokkenen zijn vertegenwoordigd.

De ABG heeft als belangrijkste taak het meedenken, meewerken en afstemmen met het projectteam. In de ABG kunnen ook discussies plaatsvinden vanuit de belangen van de betrokken partijen. Daarnaast heeft de ABG de taak het periodieke overleg van de Bestuurlijke Adviesgroep Suurhoffbrug (BAG) voor te bereiden. In de BAG adviseren de deelnemende overheden DGB over de verkenning.



4.2 Participatieproces

Voor een succesvolle verkenning is, naast een solide projectorganisatie, de samenwerking met stakeholders onontbeerlijk. Om de verkenning als project goed te laten functioneren, is het belangrijk stakeholders in de juiste rol te betrekken. Het uitgangspunt daarbij is onderscheid maken in de rollen meeweten, meedenken, meewerken en meebeslissen. Overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden, zullen gedurende de verkenning worden betrokken.

In de verkenningsfase vinden verschillende participatiemomenten plaats, gekoppeld aan mijlpalen en producten in de verkenning. Het betreft in ieder geval de volgende stappen:



- het trechteren naar kansrijke alternatieven;
- het onderzoeken van de meekoppelkansen;
- het formuleren van het voorkeursalternatief.

Formele inspraakmogelijkheden zijn er bij het verlenen van de benodigde vergunningen.

De participatieaanpak wordt uitgewerkt in een participatieplan.



Bijlage A: Betrokken stakeholders

Ter voorbereiding op het besluit van de Minister van IenM om (a) een tijdelijke brug te bouwen naast de bestaande Suurhoffbrug en (b) een startbeslissing voor te bereiden voor een integrale MIRT-Verkenning voor een nieuwe brug heeft RWS de volgende partijen geraadpleegd:

- Havenbedrijf Rotterdam
- ProRail
- Gemeente Rotterdam
- Ambtelijk/bestuurlijke kamer Zuid-West
- Waterschap Hollandse Delta
- Bedrijven Maasvlakte



Bijlage B: Lijst met afkortingen

| | |
|---------|----------------------------------------------------------------------------|
| ABG | Ambtelijke begeleidingsgroep |
| BAG | Bestuurlijke adviesgroep |
| BO MIRT | Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport |
| DGB | Directoraat-generaal Bereikbaarheid, onderdeel van het Ministerie |
| IenM | Ministerie van Infrastructuur en Milieu |
| MER | Milieueffectrapportage |
| MIRT | Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport |
| RWS | Rijkswaterstaat |