

Vergaderjaar 2012–2013

32 598

Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 19

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 7 juni 2013

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties behoefte vragen en opmerkingen voor te leggen over de ontwerpstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, die de minister van Infrastructuur en Milieu op 3 april 2013 aan de Kamer heeft aangeboden (Kamerstuk 32 598, nr. 17).

De vragen en opmerkingen zijn op 25 april 2013 aan de minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 6 juni 2013 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Inhoudsopgave	
Inleiding	2
Economie en bereikbaarheid	2
Inpassing	4
Recreatie	5
Luchtkwaliteit	5
Kosten en tol	5

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met veel belangstelling kennisgenomen van de ontwerpstructuurvisie voor de bereikbaarheid van de regio Rotterdam. Het is volgens de leden van deze fractie van groot belang voor het verdienvermogen van Nederland dat de bereikbaarheid in deze regio flink verbeterd wordt. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding in de vorm van de Blankenburgtunnel is daarbij een grote prioriteit en staat expliciet in het regeerakkoord genoemd.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de ontwerpstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding en hebben nog een aantal vragen waarop ze de minister verzoeken in te gaan.

De leden van de PVV-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van de toegezonden stukken over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Niet alleen heeft de minister de toezegging ingetrokken om de Nieuwe Westelijke Oeververbinding tolvrij te maken voor personenvervoer, ook heeft de minister sindsdien geen enkele intentie meer gehad om samen met het bedrijfsleven te kijken naar reductie van de kosten. Hieruit blijkt wel dat het kabinet Rutte II de automobilist doelbewust op kosten jaagt.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de ontwerpstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met zorg kennisgenomen van de ontwerpstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Zij willen hierover graag enkele vragen stellen.

Economie en bereikbaarheid

De leden van de VVD-fractie vinden het goed te zien dat in de ontwerpstructuurvisie staat dat Rijk en Regio de aanleg van de Blankenburgtunnel als eerste grote project willen realiseren.

De leden van de VVD-fractie zien graag dat de minister kort weergeeft waarom het aanleggen van de Blankenburgtunnel als nieuwe westelijke oeververbinding essentieel is voor de bereikbaarheid van de stad Rotterdam in het algemeen en de Rotterdamse haven als economische mainport in het bijzonder.

De leden van de VVD-fractie benadrukken dat de Nieuwe Westelijke Oeververbinding voortvarend moet worden aangelegd, zodat op de kortst mogelijke termijn een betere ontsluiting van het havengebied en een meer robuuste verkeersstructuur in de regio Rotterdam gerealiseerd is. De leden van de VVD-fractie hebben naar aanleiding van de onderliggende documenten geen nadere vragen.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de invloed van de hellingsgraad van de tunnel op de doorstroming van het (vracht)verkeer.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister tevens om nader in te gaan op de implicaties die de aanleg van de A24 en Blankenburgtunnel heeft op de A20 bij Vlaardingen en het Kethelplein en de oplossingen om negatieve mogelijke implicaties verhelpen.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom er voor is gekozen om de Blankenburgtunnel in te delen in categorie C, voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Welke aanpassingen zijn er in het huidige plan nodig om de Blankenburgtunnel in te delen in groep A?

Tot slot vragen de leden van de PVV-fractie welke variant de meeste werkgelegenheid oplevert. De indirecte werkgelegenheidseffecten staan beschreven in de maatschappelijke kosten-batenanalyse, maar de leden van de PVV-fractie zouden ook duidelijkheid willen hebben over de directe werkgelegenheidseffecten. Graag een reactie.

De leden van de SP-fractie constateren dat de Oranjetunnel een positiever effect heeft op het zakelijk verkeer en het vrachtverkeer van en naar de Maasvlakte, terwijl het Botlekgebied meer profiteert van de Blankenburgtunnel. De leden van de SP-fractie vragen waarom de minister haar keuze voor de Blankenburgtunnel verkoopt als de oplossing om de Maasvlakte te ontsluiten, terwijl de minister in feite het Botlekgebied ontsluit en voor ontsluiting van de Maasvlakte zou moeten kiezen voor de Oranjetunnel. De leden van de SP-fractie constateren dat, zoals omschreven in de planmilieueffectrapportage *Rotterdam Vooruit*, er in de toekomst behoorlijk wat knelpunten ontstaan in de regio Rotterdam, zowel voor wat betreft de wegen als voor het openbaar vervoer. Deze leden constateren eveneens dat er in de verkeersanalyse diverse oplossingen zijn doorgerekend in vijf maatregelpakketten. De leden van de SP-fractie vragen of met de keuze van de minister om de Blankenburgtunnel aan te leggen in principe gekozen wordt voor de complete combinatie 3a. Betekent dat ook de aanleg van de N24 Maassluis – A13/16 en de N471/N14 Rotterdam – Nootdorp – Leidschendam alleen noodzakelijk zal zijn om de toekomstige verkeersproblemen op te lossen? Kan de minister ook aangeven hoe reëel ze de kans acht dat de oplossingen, die worden voorgelegd in de andere combinaties, in de toekomst ook noodzakelijk zullen zijn om de bereikbaarheid van de regio te garanderen? Aangezien dit onderzoek in 2009 is uitgevoerd, vragen de leden van de SP-fractie in hoeverre hier rekening gehouden is met de afname van het autogebruik. Zou, gezien deze ontwikkeling, een combinatie die meer gericht op het openbaar vervoer gericht is niet een betere keus zijn?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat in de ontwerpstructuurvisie in kwalitatieve zin wordt aangegeven dat de robuustheid van het wegennet toeneemt door de aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding doordat een nieuwe doorsnijding een extra parallelle route creëert. De mate van robuustheid van een nieuwe verbinding is echter ook kwantitatief aan te duiden, de methode hiervoor is beschreven in het rapport *De betekenis van robuustheid van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid* (juli 2010). De robuustheid neemt echter niet automatisch toe bij het toevoegen van een extra doorsnijding, doordat hierdoor de verkeerssituatie complexer kan worden, waardoor de kans op incidenten toeneemt en het netwerk dus kwetsbaarder wordt. De leden van de PvdD-fractie vragen of er alsnog een kwantitatieve analyse gemaakt kan worden van de bijdrage van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding aan de robuustheid van het netwerk.

De leden van de PvdD-fractie constateren dat de probleemanalyse van bereikbaarheidsknelpunten die gemaakt is in *Rotterdam Vooruit* uitgaat

van het zogenoemde European Coördinaten-groei-scenario (EC-scenario). Dit scenario is inmiddels vervangen door de Welvaart en Leefomgevings-scenario's (WLO-scenario's). In het EC-scenario wordt uitgegaan van een hogere groei van de mobiliteit dan in het hoogste scenario (GE) van de WLO-scenario's. Deelt de minister de mening dat de feiten aantonen dat de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit achterhaald is? Zo ja, wat gaat zij hier aan doen?

De leden van de PvdD-fractie maken zich zorgen over de onzekerheid over de baten. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft onlangs gewaarschuwd dat investeren in infrastructuur risicovol is gezien de onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit (Balans voor de Leefomgeving, 2012). De maatschappelijke kosten-batenanalyse van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding laat zien dat de baten/kosten ratio van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding gunstiger wordt bij vijf jaar uitstel van de investeringen. Er kan ruim € 1 miljard bespaard worden als de Nieuwe Westelijke Oeververbinding niet nodig blijkt te zijn. Is de minister bereid de Nieuwe Westelijke Oeververbinding enige jaren uit te stellen, zodat bezien kan worden of de mobiliteit zal toenemen?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren lezen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse dat door de aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in 2020 circa 20 banen worden gecreëerd en dat dit aantal in 2040 oploopt tot circa 45 banen. In de studie naar regionale economische effecten (REES) wordt aangegeven dat als gevolg van de regionale economische ontwikkeling 500 arbeidsplaatsen ontstaan (GE-scenario). Het Economische Instituut voor de Bouw heeft aangegeven dat voor infrastructuurprojecten in zijn algemeenheid geldt dat een investering van € 100 miljoen in bouwprojecten 600 manjaren oplevert. NS berekent voor een investering van € 1 miljard in spoorinfrastructuur 10.000 banen. Deelt de minister de mening van de leden van de PvdD-fractie dat de werkgelegenheidseffecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding vele malen lager zijn dan die van een gemiddeld infrastructuurproject? Zo ja, is de minister bereid om meer te kiezen voor maatregelen op het gebied van het openbaar vervoer, zoals met de kwaliteitssprong Openbaar Vervoer Rotterdam-Zuid, in plaats van maatregelen op het gebied van asfalt?

Inpassing

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de stand van zaken met betrekking tot het bestuurlijk overleg tussen Rijk, provincie en gemeenten over de inzet van de € 25 miljoen, die met de aangenomen motie van het lid Kuiken over een rijksbijdrage voor de realisatie van de inpassingsvisie (Kamerstuk 33 400-A, nr. 30) gereserveerd is voor additionele inpassingsmaatregelen.

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer het besluit valt, welke inpassingsmaatregelen worden genomen en of de Kamer hierover wordt geïnformeerd.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om te bevestigen dat de kosten voor het verplaatsen van voorzieningen, als gevolg van de verbreding van A20, uit het projectbudget gefinancierd worden en niet uit de aanvullende € 25 miljoen voor compensatiemaatregelen.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister tevens om nader in te gaan op de omvang en locatie van de natuurcompensatie die zal plaatsvinden als gevolg van de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur. In de ogen van de leden van de PvdA-fractie horen ook de kosten hiervan binnen het reguliere projectbudget opgevangen te worden en niet vanuit de additionele inpassingsgelden te worden gefinancierd. De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de mogelijkheden om de landschappelijke impact (barrièrewerking omdat de A24 nog steeds minimaal 2 meter boven maaiveld ligt) van de

verdiepte ligging van de A24 tussen de Blankenburgertunnel en de A20 weg te nemen.

De leden van de SP-fractie maken uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding duidelijk op dat de twee varianten van de Oranjetunnel superieur zijn aan alle drie de varianten van de Blankenburgertunnel als het gaat om de effecten op de omgeving. De leden van de SP-fractie vragen waarom dit niet in waarden is uitgedrukt in tabel 4.1 *Kosten en baten van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding* en of de minister dit alsnog inzichtelijk wilt maken.

De leden van de SP-fractie merken op dat bewoners van Vlaardingen en Maassluis inmiddels een Volksbos hebben aangeplant op de plek die gereserveerd is voor de aanleg van de Blankenburgertunnel. De leden van de SP-fractie vragen hoe de minister met dit bos zal omgaan. Is zij het met deze leden eens dat de recreatieve waarde van het gebied fors versterkt kan worden met dit bos?

De leden van de PvdD-fractie zijn van mening dat mensen recht hebben op een gezonde leefomgeving en dat de natuur beschermd moet worden. De leden van de PvdD-fractie zien dat gekozen is voor de variant Blankenburgertunnel Krabbeplas West. Deze variant heeft verreweg de grootste negatieve effecten op de ecologische hoofdstructuur doordat deze het ecologische hoofdstructuur-gebied de Rietputten doorsnijdt. Voor de ecologische hoofdstructuur geldt echter het «nee, tenzij» regime. Deelt de minister de mening van de leden van de PvdD-fractie dat het tracébesluit voor de Blankenburgertunnel niet aan de wetgeving voor de bescherming van de ecologische hoofdstructuur voldoet? Zo ja, welke conclusies trekt zij hier uit? Kan de minister daarnaast aangeven wat het effect van de variant Blankenburgertunnel Krabbeplas West is op de internationale verplichtingen over het behoud van biodiversiteit? Zo nee, waarom niet?

Recreatie

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nadere informatie over de implicaties van de aanleg van de A24 en verbreding van de A20 op de recreatiefunctie van het gebied aan de Kamer te sturen.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de mogelijkheden om, als onderdeel van het project en in samenwerking met het waterschap, ook de recreatieve waarde van het gebied op te vergroten door de kwaliteit van het recreatiewater in de Krabbeplas te verbeteren.

Luchtkwaliteit

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de implicaties die aanleg van de A24 en Blankenburgertunnel heeft voor de luchtkwaliteit langs de A20 bij Vlaardingen en het behalen van de gestelde streefwaarden voor luchtkwaliteit op korte en lange termijn.

Kosten en tol

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister of het tolregime voor de Blankenburgertunnel ook voor buitenlandse automobilisten zal gelden en verzoeken de minister hier nader op in te gaan.

De leden van de PvdA-fractie hebben de voorkeur voor een tolheffings-systeem waarmee voertuigen zonder stoppen de tunnel kunnen passeren en verzoeken de minister om de Kamer te informeren over de mogelijkheden om tot een dergelijk tolsysteem te komen.

De leden van de PVV-fractie zouden graag willen weten waarom de gesprekken met het bedrijfsleven, en met name met het Havenbedrijf, gestaakt zijn. Dit was duidelijk toegezegd tijdens het algemeen overleg over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op 5 april 2012 (Kamerstuk 32 598, nr. 12). Graag een reactie.

Inleiding

De Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 25 april 2013 vragen gesteld (Kamerstuk 32 598, nr. 17) over de ontwerpRijksstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) ten behoeve van een schriftelijk debat. Ik constateer een grote betrokkenheid van uw Kamer bij dit project en neem kennis van de verschillende standpunten van de fracties.

De periode van de ter inzage legging van de ontwerpRijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) is 14 mei 2013 beëindigd. Ik zal de zienswijzen en de Inpassingsvisie van de regio (motie Kuiken, december 2012) betrekken bij het definitief vaststellen van de Rijksstructuurvisie inclusief voorkeursbeslissing in het najaar van 2013. Uiteraard informeer ik uw Kamer dan ook over mijn overwegingen en de voorkeursbeslissing.

Met deze brief ga ik in op de vragen, zoals ik 25 april 2013 heb ontvangen, waarbij ik de vragen per thema beantwoord.

II Reactie van de minister

Economie en bereikbaarheid

De leden van de VVD-fractie vinden het goed te zien dat in de ontwerpstructuurvisie staat dat Rijk en Regio de aanleg van de Blankenburgtunnel als eerste grote project willen realiseren.

De leden van de VVD-fractie zien graag dat de minister kort weergeeft waarom het aanleggen van de Blankenburgtunnel als nieuwe westelijke oeververbinding essentieel is voor de bereikbaarheid van de stad Rotterdam in het algemeen en de Rotterdamse haven als economische mainport in het bijzonder.

Om de structurele bereikbaarheidsproblemen in de regio Rotterdam aan te pakken hebben Rijk en regio eind 2008 besloten de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit te starten. Uit onderzoeken bleek dat ondanks vele investeringen in het Rotterdamse wegen- en OV-netwerk (op het wegennet onder andere aan de A15 Maasvlakte-Vaanplein, A4 Delft-Schiedam, A13/16 en via het programma Beter Benutten) druk blijft bestaan op het Rotterdamse wegennet.

Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Specifiek Rotterdamse problemen hierbij zijn het beperkte aantal oeververbindingen en de kwetsbare ontsluiting van de Rotterdamse haven.

De Blankenburgverbinding ontlast de Beneluxverbinding en levert zo een belangrijke bijdrage aan het laten functioneren van de Rotterdamse ruit als belangrijke schakel voor de Rotterdamse mobiliteit. Ook wordt het netwerk minder kwetsbaar voor calamiteiten en daarmee robuuster waardoor de Rotterdamse haven ook bij calamiteiten beter bereikbaar blijft. Dit is cruciaal voor een verdere ontwikkeling van de haven en de economische ontwikkeling.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de invloed van de hellingsgraad van de tunnel op de doorstroming van het (vracht)verkeer.

Een hellingshoek heeft invloed op de snelheid van met name het vrachtverkeer; bij een te grote hellingshoek vindt er een terugval van de snelheid van het verkeer plaats, waardoor de doorstroming vermindert. Om dit te voorkomen houdt Rijkswaterstaat als richtlijn een maximale hellingshoek van 4,5% (ongeveer 1:22) van wegen aan. De Blankenburgverbinding wordt aan de hand van richtlijnen ontworpen.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister tevens om nader in te gaan op de implicaties die de aanleg van de A24 en Blankenburgtunnel heeft op de A20 bij Vlaardingen en het Kethelplein en de oplossingen om negatieve mogelijke implicaties verhelpen.

De A20 vanaf het knooppunt met de Blankenburgverbinding tot het Kethelplein wordt drukker. Daarom heb ik besloten om op deze wegvakken ook maatregelen te nemen. De A20 wordt verbreed met een rijstrook in beide richtingen tussen het knooppunt met de Blankenburgverbinding en aansluiting Vlaardingen Centrum (nr. 9). Ook de uitvoegstrook op de A20 richting de A4 Delft-Schiedam wordt verlengd. Deze maatregelen bevorderen de doorstroming, zodat naar verwachting volgens de huidige berekeningen ook in het hoogste groeiscenario aan de streefwaarde voor reistijd kan worden voldaan.

De toename van het verkeer op dit traject zal leiden tot toename van geluid van het wegverkeer. Door het nemen van geluidsmaatregelen zal aan de wettelijke eisen worden voldaan. Om aan de wettelijke eisen van luchtkwaliteit en externe veiligheid te voldoen, zijn op dit wegvak geen extra maatregelen nodig.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom er voor is gekozen om de Blankenburgtunnel in te delen in categorie C, voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Welke aanpassingen zijn er in het huidige plan nodig om de Blankenburgtunnel in te delen in groep A?

De Blankenburgtunnel is een categorie C-tunnel. Vervoer van stoffen met grote of zeer grote explosieve eigenschappen, zogenaamde categorie A stoffen, door de Blankenburgtunnel is daarmee uitgesloten. Dit is conform mijn landelijke beleid voor oeverkruisende tunnels, zoals vastgelegd in de circulaire vervoer gevaarlijke stoffen (Staatscourant 14 december 2012). Het beperken van risico's op het verloren gaan van de tunnel als gevolg van een (zeer) grote explosie is hiervoor de reden.

De directe en indirecte maatschappelijke en economische schade bij het verloren gaan van oeverkruisende tunnels is veel groter dan bij landtunnels (lange bouwtijd, hoge kosten).

Ik zie geen aanleiding om af te wijken van het staande beleid, omdat er geschikte alternatieve routes voor vervoer van categorie A stoffen zijn.

Tot slot vragen de leden van de PVV-fractie welke variant de meeste werkgelegenheid oplevert. De indirecte werkgelegenheidseffecten staan beschreven in de maatschappelijke kosten-batenanalyse, maar de leden van de PVV-fractie zouden ook duidelijkheid willen hebben over de directe werkgelegenheidseffecten. Graag een reactie.

De NWO heeft een positief effect op het arbeidsmarkt bereik, omdat deze aanvullende oeververbinding een ontsluiting naar het noorden en een ontlasting van de huidige verbindingen naar de haven biedt. Het verschil

in effect tussen de Oranjetunnel en Blankenburgtunnel is op dit punt beperkt. Vanwege de afstand en het ontbreken van voldoende oeverkruisende verbindingen kampen op dit moment vooral bedrijven in het westelijke deel van de haven met problemen in het aantrekken van personeel en van jongeren in het bijzonder. Een nieuwe oeververbinding vergroot het wervingsgebied.

Kortere reistijden voor woon-werkverkeer hebben een positief effect op de vraag- en aanbodverhouding op de arbeidsmarkt. Dit leidt tot een productiviteitswinst. Hierdoor en door dalende transportkosten neemt het marktaandeel van het regionale bedrijfsleven toe.

De leden van de SP-fractie constateren dat de Oranjetunnel een positiever effect heeft op het zakelijk verkeer en het vrachtverkeer van en naar de Maasvlakte, terwijl het Botlekgebied meer profiteert van de Blankenburgtunnel. De leden van de SP-fractie vragen waarom de minister haar keuze voor de Blankenburgtunnel verkoopt als de oplossing om de Maasvlakte te ontsluiten, terwijl de minister in feite het Botlekgebied ontsluit en voor ontsluiting van de Maasvlakte zou moeten kiezen voor de Oranjetunnel.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (januari 2011) zijn vier doelen vastgesteld voor een NWO:

1. Het bieden van een oplossing voor de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor in en na 2020;
2. Het verbeteren van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex (HIC) ten behoeve van de ontwikkeling van dit internationaal belangrijke economische centrum;
3. Het verbeteren van de ontsluiting van de Greenport Westland ten behoeve van de ontwikkeling van dit internationaal belangrijke economische centrum;
4. Het ondersteunen van de verdere ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad.

Zowel de Blankenburgverbinding als de Oranjeverbinding dragen positief bij aan de geformuleerde doelstellingen. De Blankenburgverbinding draagt echter meer bij aan het doelbereik dan de Oranjeverbinding. De Blankenburgverbinding scoort op doelstelling 1 significant positiever dan de Oranjeverbinding. De Blankenburgverbinding verwerkt bijna tweemaal zoveel verkeer als de Oranjeverbinding.

En de vertragingen nemen bij de Blankenburgverbinding met 54–69% af, terwijl de Oranjeverbinding de vertragingen met 26–43% reduceert.

Voor doelstelling 2 en 3 betekenen de Oranje- en Blankenburgverbinding beide een verbetering van de ontsluiting van het HIC en Greenport Westland. Beide alternatieven leveren een positieve bijdrage aan doelstelling 4. Bij de Blankenburgverbinding wordt dit positieve effect met name bereikt door de ontlasting van de Beneluxcorridor, bij de Oranjeverbinding door een (beperkte) ontlasting van de A4 Delft-Schiedam. De Blankenburgverbinding heeft op deze doelstelling een iets gunstiger effect op de verkeerscapaciteit dan de Oranjeverbinding.

De leden van de SP-fractie constateren dat, zoals omschreven in de planmilieueffectrapportage Rotterdam Vooruit, er in de toekomst behoorlijk wat knelpunten ontstaan in de regio Rotterdam, zowel voor wat betreft de wegen als voor het openbaar vervoer. Deze leden constateren eveneens dat er in de verkeersanalyse diverse oplossingen zijn doorgekeurd in vijf maatregelpakketten. De leden van de SP-fractie vragen of met de keuze van de minister om de Blankenburgtunnel aan te leggen in principe gekozen wordt voor de complete combinatie 3a.

Er is niet gekozen voor het complete pakket 3a. Als onderzoeksmethodiek in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit zijn na de probleemanalyse brede maatregelenpakketten samengesteld met een mix van OV en wegen om kansrijke oplossingen in beeld te krijgen voor de belangrijkste vijf vraagstukken. Pakket 3a is één van die breed samengestelde onderzoeks-pakketten.

Vervolgens is de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit afgerond met de vaststelling van kansrijke oplossingsrichtingen voor de vijf belangrijkste vraagstukken en daarmee vijf prioritaire projecten voor nadere uitwerking. Eén van deze vijf prioritaire projecten is de nieuwe westelijke oeververbinding (NWO). In de tweede fase van het onderzoek, de verkenning NWO, is onderzocht naar de beste locatie voor de NWO. Uit een vergelijking van alternatieven en varianten is de keuze op alternatief Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-west gevallen. Over de andere prioritaire projecten zijn door bestuurders eveneens nadere afspraken gemaakt.

Betekent dat ook de aanleg van de N24 Maassluis – A13/16 en de N471/N14 Rotterdam – Nootdorp – Leidschendam alleen noodzakelijk zal zijn om de toekomstige verkeersproblemen op te lossen?

In Rotterdam Vooruit is geconstateerd dat een N24 Maassluis – A13/16 niet doelmatig is. Deze optie faciliteert weinig verkeer. Met een aansluiting op de A4 gaat er in theorie iets meer verkeer over de N24 tussen de A4 en de A13/16, maar dit geeft weer extra belasting op de A13 door Overschie. Daarnaast zal de weg grote impact hebben op de omgeving en is een goed ingepaste aansluiting op de A4 naar verwachting technisch onuitvoerbaar.

Een N471/N14 levert grotere problemen op de A12 Nootdorp – Den Haag op, is slechts tegen extreem hoge kosten in te passen en benadeelt bovendien de gewenste economische ontwikkeling van Haaglanden. Voor toekomstige verkeersproblemen bieden deze maatregelen derhalve geen oplossing.

Hierbij verwijs ik ook naar de Integrale Verkeersanalyse Zuidvleugel die ik vorig jaar (TK, 32 598, nr. 15 van augustus 2012) naar uw Kamer heb gezonden en eerdere beantwoording van vragen over een mogelijke doortrekking van de A24 (TK, 32 598, nr. 8 van 30 maart 2012).

Kan de minister ook aangeven hoe reëel ze de kans acht dat de oplossingen, die worden voorgelegd in de andere combinaties, in de toekomst ook noodzakelijk zullen zijn om de bereikbaarheid van de regio te garanderen? Aangezien dit onderzoek in 2009 is uitgevoerd, vragen de leden van de SP-fractie in hoeverre hier rekening gehouden is met de afname van het autogebruik. Zou, gezien deze ontwikkeling, een combinatie die meer gericht op het openbaar vervoer gericht is niet een betere keus zijn?

Zoals in het antwoord op bovengenoemde vraag met betrekking tot de A13/16 en andere oplossingen is aangegeven, is in de analyse uit 2009 gebleken dat een aantal maatregelen geen effectieve oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen in de regio biedt, ongeacht het ruimtelijk – economisch scenario. Dit geldt zowel voor een aantal maatregelen aan het wegennet als voor een aantal OV-maatregelen.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat in de ontwerpstructuurvisie in kwalitatieve zin wordt aangegeven dat de robuustheid van het wegennet toeneemt door de aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding doordat een nieuwe doorsnijding een extra parallelle route creëert. De mate van robuustheid van een nieuwe

verbinding is echter ook kwantitatief aan te duiden, de methode hiervoor is beschreven in het rapport De betekenis van robuustheid van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (juli 2010). De robuustheid neemt echter niet automatisch toe bij het toevoegen van een extra doorsnijding, doordat hierdoor de verkeerssituatie complexer kan worden, waardoor de kans op incidenten toeneemt en het netwerk dus kwetsbaarder wordt. De leden van de PvdD-fractie vragen of er alsnog een kwantitatieve analyse gemaakt kan worden van de bijdrage van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding aan de robuustheid van het netwerk.

Het effect van een nieuwe oeververbinding op de robuustheid van het netwerk is positief, maar niet eenduidig en slechts gedeeltelijk te kwantificeren. Het KIM geeft dit in het rapport «De betekenis van robuustheid» ook aan. Dit geldt zeker voor toekomstige situaties. Daarom is in dit project, evenals in alle MIRT-projecten, gekozen voor een kwalitatieve beschrijving en beoordeling van de effecten van de alternatieven op de betrouwbaarheid van het netwerk. In de MKBA wordt de reistijdbetrouwbaarheid geschat op basis van aannames, gemaakt voor de verdeling reistijdwinst als gevolg van verminderde congestie en als gevolg van kortere routes.

Beide tracés zorgen voor een extra oeververbinding, waardoor in geval van incidenten en calamiteiten meer alternatieve routes mogelijk zijn. Het netwerk wordt hier robuuster van. Het Blankenburgtracé is dicht bij de agglomeratie en is daardoor voor meer mensen snel bereikbaar. De Oranjetracé is verder van de agglomeratie, maar zorgt voor een snellere ontsluiting van relatief minder goed ontsloten gebieden. Het geschatte effect op de robuustheid van het wegennet is bij het Blankenburgtracé en het Oranjetracé ongeveer even groot.

De leden van de PvdD-fractie constateren dat de probleemanalyse van bereikbaarheidsknelpunten die gemaakt is in Rotterdam Vooruit uitgaat van het zogenoemde European Coördinaten-groeiscenario (EC-scenario).

Dit scenario is inmiddels vervangen door de Welvaart en Leefomgevings-scenario's (WLO-scenario's). In het EC-scenario wordt uitgegaan van een hogere groei van de mobiliteit dan in het hoogste scenario (GE) van de WLO-scenario's.

Deelt de minister de mening dat de feiten aantonen dat de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit achterhaald is? Zo ja, wat gaat zij hier aan doen?

De mening dat de probleemanalyse achterhaald zou zijn, deel ik niet. Het EC scenario wordt gezien als een middenscenario. De probleemanalyse, zoals omschreven in het Plan-MER Rotterdam Vooruit, is nog steeds actueel. Dit blijkt ook uit de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA). Ik ga de probleemanalyse daarom niet aanpassen.

De leden van de PvdD-fractie maken zich zorgen over de onzekerheid over de baten. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft onlangs gewaarschuwd dat investeren in infrastructuur risicovol is gezien de onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit (Balans voor de Leefomgeving, 2012). De maatschappelijke kosten-batenanalyse van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding laat zien dat de baten/kosten ratio van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding gunstiger wordt bij vijf jaar uitstel van de investeringen. Er kan ruim € 1 miljard bespaard worden als de Nieuwe Westelijke Oeververbinding niet nodig blijkt te zijn. Is de minister bereid de Nieuwe Westelijke Oeververbinding enige jaren uit te stellen, zodat bezien kan worden of de mobiliteit zal toenemen?

Theoretisch gezien lijkt uitstel voor investeringsprojecten gunstig, omdat de initiële investeringskosten de eerste jaren hoog zijn en de maatschappelijke baten zich over een lange periode uitstrekken. In het geval van projecten met een duidelijke maatschappelijke meerwaarde geldt dat als er nu wordt geïnvesteerd, de maatschappij (weggebruikers, bedrijven, detailhandel) de welvaartwinst op korte termijn kan incasseren en het verlies door congestie in o.a. de Beneluxcorridor niet langer hoeft te worden gedragen. Nu investeren is belangrijk en voorkomt dat de bereikbaarheid nog verder achteruit gaat en de economische baten langer uitblijven.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren lezen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse dat door de aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in 2020 circa 20 banen worden gecreëerd en dat dit aantal in 2040 oploopt tot circa 45 banen. In de studie naar regionale economische effecten (REES) wordt aangegeven dat als gevolg van de regionale economische ontwikkeling 500 arbeidsplaatsen ontstaan (GE-scenario). Het Economische Instituut voor de Bouw heeft aangegeven dat voor infrastructuurprojecten in zijn algemeenheid geldt dat een investering van € 100 miljoen in bouwprojecten 600 manjaren oplevert. NS berekent voor een investering van € 1 miljard in spoorinfrastructuur 10.000 banen.

Deelt de minister de mening van de leden van de PvdD-fractie dat de werkgelegenheidseffecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding vele malen lager zijn dan die van een gemiddeld infrastructuurproject?

De REES en MKBA doen uitspraken over lange termijn effecten op de werkgelegenheid als gevolg van een betere bereikbaarheid en zijn structureel van aard. De berekeningen van het Economische Instituut voor de Bouw en NS zijn bouwgerelateerde effecten en tijdelijk van aard. De gegevens zijn om die reden niet met elkaar te vergelijken.

Zo ja, is de minister bereid om meer te kiezen voor maatregelen op het gebied van het openbaar vervoer, zoals met de kwaliteitsprong Openbaar Vervoer Rotterdam-Zuid, in plaats van maatregelen op het gebied van asfalt?

Ik investeer zowel in wegen als openbaar vervoer. In de verkenning Rotterdam Vooruit zijn vijf prioritaire projecten gedefinieerd, waaronder ook de verbetering van de multimodale knooppunten en de kwaliteitsprong in ontwikkelingsopgave OV Rotterdam Zuid. Ik heb nu gekozen voor de aanleg van de NWO, omdat andere maatregelen minder betekenis hebben voor het functioneren van de Mainport Rotterdamse haven en de Greenport Westland. Kleinere maatregelen en OV maatregelen hebben in de Westflank weinig effect als het gaat om het ontlasten van de A4 en het beter bereikbaar maken van de Rotterdamse haven en Greenport Westland.

Er wordt echter ook geïnvesteerd in de OV bereikbaarheid in Rotterdam. Zo is eind 2009 besloten tot het uitvoeren van een pakket van meest efficiënte maatregelen, de zogenaamde «quick wins», die een stevige kwaliteitsimpuls geven aan de knooppunten. Deze maatregelen leiden tot een verbetering in het functioneren van het netwerk en de multimodale knooppunten. Dit pakket met een omvang van € 35 miljoen sluit aan op reeds bestaande of in voorbereiding zijnde initiatieven.

Gezien de onzekerheden over de benodigde omvang en het tempo van het Openbaar Vervoer op Zuid is gezamenlijk met de regio besloten om gefaseerd toe te werken naar een verbetering van OV op Rotterdam-Zuid en aansluiting op Rotterdam-Noord en de Randstad. Echter vooruitlopend

op de structurele ingrepen van de projecten Herontwerp Brieneoord en Algeracorridor en Kwaliteitssprong OV op Zuid is een samenhangend pakket aanloopinvesteringen voor de periode tot 2020 in beeld gebracht. Dit pakket is afgewogen binnen de kaders en doelstellingen van het Programma Beter Benutten. Bij het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar van 2011 is besloten tot de realisatie van een pakket van 42 maatregelen voor een bedrag van € 170 miljoen dat op één na alle aanloopinvesteringen omvat. Deze maatregelen zijn opgenomen in het Regionaal Programma Beter Benutten Rotterdam.

Inpassing

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de stand van zaken met betrekking tot het bestuurlijk overleg tussen Rijk, provincie en gemeenten over de inzet van de € 25 miljoen, die met de aangenomen motie van het lid Kuiken over een rijksbijdrage voor de realisatie van de inpassingsvisie (Kamerstuk 33 400-A, nr. 30) gereserveerd is voor additionele inpassingsmaatregelen.

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer het besluit valt, welke inpassingsmaatregelen worden genomen en of de Kamer hierover wordt geïnformeerd.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om te bevestigen dat de kosten voor het verplaatsen van voorzieningen, als gevolg van de verbreding van A20, uit het projectbudget gefinancierd worden en niet uit de aanvullende € 25 miljoen voor compensatiemaatregelen.

Ik heb de deadline aan de regio voor de totstandkoming van een inpassingsvisie (inclusief concrete maatregelen) gesteld op 15 juni 2013. Dit om de regio meer tijd te geven een weloverwogen visie op te stellen. Op grond van deze visie en de ingebrachte zienswijzen zal ik mij beraden over de inpassingmaatregelen. Ik zal uw Kamer uiteraard informeren over de gekozen inpassingmaatregelen (mede conform reactie op motie Kuiken).

De kosten voor het verplaatsen van voorzieningen als gevolg van de verbreding van de A20 zullen uit het projectbudget worden betaald en niet uit de aanvullende € 25 miljoen (inclusief BTW) voor inpassingmaatregelen en gelden de gebruikelijke regels.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister tevens om nader in te gaan op de omvang en locatie van de natuurcompensatie die zal plaatsvinden als gevolg van de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur. In de ogen van de leden van de PvdA-fractie horen ook de kosten hiervan binnen het reguliere projectbudget opgevangen te worden en niet vanuit de additionele inpassingsgelden te worden gefinancierd.

Op basis van het ontwerptracébesluit (OTB) ontwerp zal de definitieve compensatieopgave ten aanzien van Ecologische Hoofdstructuur (EHS), water en bos worden bepaald. Er wordt ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur conform de beleidsregels van de provincie Zuid-Holland een passende locatie gezocht voor de verplichte compensatie. Het is nu nog te vroeg om hiervoor een concrete locatie aan te wijzen. Conform de Tracéwet zullen ten tijde van het OTB de compensatie-opgaven bepaald zijn en zal uiterlijk ten tijde van het Tracébesluit (TB) de definitieve locatie bekend zijn. De verplichte natuurcompensatie wordt bekostigd uit het projectbudget.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de mogelijkheden om de landschappelijke impact (barrièrewerking omdat de A24 nog steeds minimaal 2 meter boven maaiveld ligt) van de verdiepte ligging van de A24 tussen de Blankenburgertunnel en de A20 weg te nemen.

Van 3 april tot en met 14 mei heeft de ontwerpRijksstructuurvisie ter inzage gelegen. Deze reacties worden bij het vaststellen van de Rijksstructuurvisie en daarmee de definitieve voorkeursbeslissing betrokken. De uiteindelijke resultaten zal ik met het vaststellen van de Rijksstructuurvisie en voorkeursbeslissing het komend najaar bekend maken.

De leden van de SP-fractie maken uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding duidelijk op dat de twee varianten van de Oranjetunnel superieur zijn aan alle drie de varianten van de Blankenburgertunnel als het gaat om de effecten op de omgeving. De leden van de SP-fractie vragen waarom dit niet in waarden is uitgedrukt in tabel 4.1 Kosten en baten van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding en of de minister dit alsnog inzichtelijk wilt maken.

Voor het inzichtelijk maken van de milieueffecten is aangesloten bij de Handreiking MIRT-verkenning, waarin is aangegeven hoe en op welk detailniveau het effectenonderzoek ten behoeve van verkenningen dient te worden uitgevoerd. In lijn met deze Handreiking is in de Plan-MER beslisinformatie in beeld gebracht op basis waarvan een afweging tussen de alternatieven en varianten is gemaakt. De effecten op een andere manier in beeld brengen, leidt niet tot een andere keuze.

De leden van de SP-fractie merken op dat bewoners van Vlaardingen en Maassluis inmiddels een Volksbos hebben aangeplant op de plek die gereserveerd is voor de aanleg van de Blankenburgertunnel. De leden van de SP-fractie vragen hoe de minister met dit bos zal omgaan. Is zij het met deze leden eens dat de recreatieve waarde van het gebied fors versterkt kan worden met dit bos?

De grond waarin de bomen door de Stichting Groeiend Verzet zijn geplant, zonder dat daar toestemming voor was gegeven, is Rijksbezit en heeft een vigerende agrarische bestemming. Desondanks is de Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van Economische Zaken met de belangengroep Groeiend Verzet in gesprek over een passende oplossing voor de bomen. Gestreefd wordt naar een oplossing waarbij de bomen ook voor de toekomst behouden blijven.

De leden van de PvdD-fractie zijn van mening dat mensen recht hebben op een gezonde leefomgeving en dat de natuur beschermd moet worden. De leden van de PvdD-fractie zien dat gekozen is voor de variant Blankenburgertunnel Krabbeplass West. Deze variant heeft verreweg de grootste negatieve effecten op de ecologische hoofdstructuur doordat deze het ecologische hoofdstructuur-gebied de Rietputten doorsnijdt. Voor de ecologische hoofdstructuur geldt echter het «nee, tenzij» regime.

Deelt de minister de mening van de leden van de PvdD-fractie dat het tracébesluit voor de Blankenburgertunnel niet aan de wetgeving voor de bescherming van de ecologische hoofdstructuur voldoet?

Zo ja, welke conclusies trekt zij hier uit?

Het beschermingsregime voor de EHS is er op gericht dat er geen activiteiten mogelijk worden gemaakt die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot

een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden, tenzij:

- a) er sprake is van een groot openbaar belang;
- b) er geen reële alternatieven zijn, en;
- c) de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

In het Besluit tot wijziging algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is een aantal onderwerpen beschreven waarvoor het rijk uit het oogpunt van de nationale belangen in de SVIR ruimtelijke regels stelt. Zo wordt er rondom verschillende hoofdwegen ruimte gereserveerd voor toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet. In het Barro is deze reservering uitgewerkt voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

In het Plan-MER wordt een afweging gemaakt tussen alternatieven en varianten van de Blankenburg- en Oranjeverbinding. Alles afwegende heb ik gekozen voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbepas-West. In de OTB fase zullen de effecten nader worden onderzocht en zal er gelijkwaardig worden gecompenseerd voor de overblijvende effecten. Daarmee is «nee, tenzij- regime» van toepassing op de variant Blankenburgtunnel Krabbepas-West.

Kan de minister daarnaast aangeven wat het effect van de variant Blankenburgtunnel Krabbepas-West is op de internationale verplichtingen over het behoud van biodiversiteit?

Voor internationale verplichtingen ten aanzien van Natura 2000 gebieden is de Natuurbeschermingswet van toepassing. In het deelrapport natuureffecten van het Plan-MER is aangegeven dat de variant Blankenburgtunnel, variant Krabbepas-West geen significant negatieve effecten heeft op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 gebieden binnen de invloedssfeer van deze variant.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nadere informatie over de implicaties van de aanleg van de A24 en verbreding van de A20 op de recreatiefunctie van het gebied aan de Kamer te sturen.

In het Plan-MER zijn de effecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding en de daaraan gekoppelde verbreding van de A20 in beeld gebracht, ook ten aanzien van recreatie. Het beslag op recreatieve ruimte richt zich met name op de noordoever, te weten het Oeverbos, de Rietputten en een deel van de Krabbepas. De Stadregio Rotterdam is gezamenlijk met andere partijen in het kader van de inpassingsvisie en daarmee de aanwending van de € 25 miljoen (inclusief BTW) aan het onderzoeken wat met de komst van de weg de gewenste inrichting (inclusief recreatie) van het gebied is. Hierover zal ik naar verwachting medio juni 2013 worden geïnformeerd. De uitkomsten van het overleg in de regio zal ik betrekken bij de vaststelling van de structuurvisie en voorkeursbeslissing in het najaar van 2013.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de mogelijkheden om, als onderdeel van het project en in samenwerking met het waterschap, ook de recreatieve waarde van het gebied op te vergroten door de kwaliteit van het recreatiewater in de Krabbepas te verbeteren.

In het kader van het ontwerptracébesluit wordt een watertoets uitgevoerd. Hierbij wordt in samenwerking met de beide waterschappen zowel naar de kwalitatieve als de kwantitatieve gevolgen voor water gekeken. Zo

nodig worden maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat het project NWO de zwemwaterkwaliteit van de Krabbeplass niet negatief beïnvloedt.

Over de zwemwaterkwaliteit vindt overleg plaats tussen de gemeente Vlaardingen, Hoogheemraadschap van Delfland en het recreatieschap. Ik wacht af of de regio met het voorstel komt om (een deel van) de door mij beschikbare gestelde gelden voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (€ 25 miljoen van motie Kuiken) te willen besteden aan verbetering van de waterkwaliteit.

Luchtkwaliteit

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de implicaties die aanleg van de A24 en Blankenburgtunnel heeft voor de luchtkwaliteit langs de A20 bij Vlaardingen en het behalen van de gestelde streefwaarden voor luchtkwaliteit op korte en lange termijn.

Door een toename van de hoeveelheid verkeer op de A20 bij Vlaardingen zullen de concentraties stikstofdioxide en fijnstof toenemen. Echter, doordat de luchtkwaliteit, o.a. ten gevolge van het schoner worden van het wagenpark, autonoom verbetert zal de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof na ingebruikname van de Blankenburgverbinding, ondanks genoemde verkeerstoename ruimschoots onder de grenswaarden blijven. Richting 2030 zullen de concentraties nog verder dalen.

Kosten en tol

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister of het tolregime voor de Blankenburgtunnel ook voor buitenlandse automobilisten zal gelden en verzoeken de minister hier nader op in te gaan.

De leden van de PvdA-fractie hebben de voorkeur voor een tolheffings-systeem waarmee voertuigen zonder stoppen de tunnel kunnen passeren en verzoeken de minister om de Kamer te informeren over de mogelijkheden om tot een dergelijk tolsysteem te komen.

Tolinning door middel van free-flow techniek is een van mijn uitgangspunten zoals ik reeds op eerdere Kamervragen in december 2011 heb laten weten (Tweede Kamer 12 december 2011, 33 000 A, nr. 3). Het tolregime zal gelden voor vrachtverkeer en personenverkeer en ook voor buitenlandse automobilisten. Ik ben aan het uitwerken hoe ik dit praktisch ga vormgeven.

De leden van de PVV-fractie zouden graag willen weten waarom de gesprekken met het bedrijfsleven, en met name met het Havenbedrijf, gestaakt zijn. Dit was duidelijk toegezegd tijdens het algemeen overleg over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op 5 april 2012 (Kamerstuk 32 598, nr. 12). Graag een reactie.

In 2011 is geconstateerd dat het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) geen financiële bijdrage geeft.

Op 23 januari 2012 (TK, 32 598, nr. 4) heb ik u meegedeeld dat het HbR zich beperkt tot de rol van belanghebbende. In dat licht heb ik eind 2012 aangegeven hoe ik de Blankenburgverbinding wil bekostigen, voor het grootste deel met rijksmiddelen en voor een deel door de gebruikers via tolheffing. Deze gebruikers komen voor een deel uit het bedrijfsleven. De noodzaak om met het bedrijfsleven en specifiek met het HbR hierover in contact te treden is verminderd.

In het kader van het project NWO en andere projecten is er overigens regelmatig contact met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). In de planuitwerkingsfase wordt het Havenbedrijf betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de voorbereiding van de realisatiewerkzaamheden.