

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018

Nr. 7

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2017

Hierbij doe ik u de heden door mij ondertekende Startbeslissing voor een MIRT-Verkenning voor het project Suurhoffbrug toekomen¹. De Suurhoffbrug ligt op de A15 over het Hartelkanaal en vormt een cruciale verbinding tussen de Maasvlakte en het achterland. De brug bestaat uit een spoor- en verkeersbrug. Al geruime tijd is bekend, dat het einde van de levensduur van de wegverkeersbrug nadert; deze brug blijkt nog tot 2020 vergunbaar. Er moet dus een nieuwe brug komen die voor de lange termijn meekan.

In het BO MIRT najaar 2016 heb ik met de regio afgesproken een integrale MIRT Verkenning voor een weg- en spoorverbinding te zullen starten. Doel van de Verkenning is tijdige realisatie van de nieuwe wegverkeersbrug, om zowel wegverkeer *over* als scheepvaart *door* het Hartelkanaal te waarborgen, rekening houdend met de verwachte verkeerstoename van de beide modaliteiten. Ook mag een toekomstige vervanging van de spoorbrug niet worden beperkt in haar (optimale) mogelijkheden. Aangezien de totale procedure van het ruimtelijk besluit tot en met realisatie van een nieuwe verkeersbrug in 2020 nog niet kan zijn doorlopen, bouwt Rijkswaterstaat op korte termijn een tijdelijke wegverkeersbrug, waarbij de huidige functionaliteit blijft gehandhaafd. Deze tijdelijke brug kan de komende jaren de druk op de huidige verkeersbrug verlichten en laat reële keuzeruimte voor de lange termijn. Binnen het bestaande programma Renovatie Stalen Bruggen is € 40 mln. beschikbaar voor deze tijdelijke verkeersbrug.

Deze vervangingsinvestering zal worden gefinancierd vanuit het gereserveerde budget voor Vervanging en Renovatie HWN. Binnen dit budget is € 86 mln., prijspeil 2016, inclusief BTW, gereserveerd voor de wegverkeersbrug voor de lange termijn. Dit bedrag is gebaseerd op de kosten-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

raming van één op één vervanging van de huidige wegverkeersbrug, zonder uitbreiding van de functionaliteit. Naast deze zgn. nuloptie worden in elk geval ook de volgende alternatieven onderzocht:

- Een verkeersbrug met extra wensen/eisen vanuit omgevingspartijen en/of toekomstvastheid en duurzaamheid.
- Een oeververbinding voor zowel spoor- als wegverkeer, zonder uitbreiding van de functionaliteit.
- 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. De alternatieven worden beoordeeld op zaken als kostenefficiëntie, huidige functionaliteit, toekomstige (gewenste) functionaliteit, externe effecten en LCC.

Uitgangspunt is, dat de eventuele meerkosten van extra functionaliteit, zoals bijvoorbeeld meer doorvaarthoogte, voor rekening zijn van de partij(en), die de extra functionaliteit wens(t)(en).

Conform de eind 2016 aangepaste MIRT-spelregels, maakt duurzaamheid integraal onderdeel uit van de MIRT-verkenning. Verschillende aspecten met betrekking tot duurzaamheid zijn opgenomen in het beoordelingskader in de Startbeslissing. Daarnaast wil ik dat kansen die zich voordoen tijdens het ontwerp en de realisatie in dat proces worden meegenomen.

Voor het vervangen van de brug in de A15 is de Tracéwet niet van toepassing. Voor het kunnen starten met de realisatie van de nieuwe brug zijn enkele vergunningen van de gemeente Rotterdam noodzakelijk.

De planning van de start van de realisatie is 2023. Uiterlijk in 2028 moet de wegverkeersbrug voor de lange termijn zijn gerealiseerd.

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