

Vergaderjaar 2011–2012

**32 598**

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

**Nr. 7**

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 9 maart 2012.  
De wens dat over de structuurvisie overleg gewenst wordt kan door of namens de Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 6 april 2012.

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 maart 2012

Op 13 maart 2012 is een Algemeen Overleg met uw Kamer gepland over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) bij Rotterdam. Met deze brief informeer ik u nader over de stand van zaken.

Op 7 december 2011 heb ik u geïnformeerd over de keuze voor de NWO die ik met de regionale partners heb gemaakt. Zoals aan uw kamer aangegeven was de toenmalige keuze en de beantwoording van uw vragen gebaseerd op voorlopige cijfers en moest de definitieve toetsing van de onderzoeksresultaten nog plaatsvinden<sup>1</sup>. Inmiddels zijn de definitieve resultaten beschikbaar. De bijgaande concept Ontwerp Rijksstructuurvisie is op basis van de definitieve gegevens opgesteld.

De NWO is voor mij een belangrijk project. Het vormt een essentiële schakel voor de ontwikkeling in de zuid vleugel van de Randstad, met name voor de Rotterdamse Haven en de Greenport in het Westland. In combinatie met de realisatie van de A13/16 en het pakket maatregelen uit de verkenning Haaglanden geeft de betere bereikbaarheid een structurele impuls aan de regio en de ontwikkeling van de nationale economie. Bij de keuze voor de NWO speelt het aspect ruimtelijke kwaliteit een grote rol. Een aspect dat door de hoge druk op de schaarse ruimte in deze regio zorgvuldige afweging vraagt. Ik houd bij de NWO daarmee rekening door de keuze voor een tracé met een verdiepte ligging dat aansluit bij het «slagenlandschap» en recht doet aan de ruimtelijke kwaliteit.

In deze brief ga ik nader in op:

- 1 -Concept Ontwerp Rijksstructuurvisie
- 2 -Gereedkomen getoetste onderzoeksrapporten
- 3 -Resultaten toetsing voorstel lange boortunnel van dhr. Bandringa

<sup>1</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2011/12, 32 598, nr. 6.

## **1. Concept Ontwerp Rijksstructuurvisie**

De verkenningsfase wordt afgerond met een voorkeursbeslissing. Deze voorkeursbeslissing wordt vastgelegd in een Ontwerp Structuurvisie waarin de keuze voor mijn voorkeur wordt onderbouwd. Voor de NWO is bijgaande Ontwerp Rijksstructuurvisie opgesteld. Na behandeling in uw Kamer wordt die, compleet met de eveneens meegezonden Plan-MER NWO en de Plan-MER Rotterdam Vooruit als bijlagen, ter inzage gelegd. Na het verwerken van de inspraakreacties en adviezen wordt dan de eigenlijke Rijksstructuurvisie vastgesteld, eventueel aangevuld met nadere bestuurlijke afspraken. Conform het verzoek van uw Kamer om geen onomkeerbare stappen te zetten voor de Kamerbehandeling heeft de Ontwerp Rijksstructuurvisie nog een concept status.

## **2. Gereedkomen getoetste onderzoeksrapporten**

Ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming voor de NWO is gebruik gemaakt van concept onderzoeksrapportages. Deze concept rapporten zijn aangeboden aan de leden van het Regionaal Bestuurlijk Overleg ten behoeve van hun advies voor een bestuurlijke voorkeur voor het BO-MIRT in het najaar van 2011. De conceptrapporten zijn inmiddels (aanvullend) getoetst. De getoetste rapporten zijn beschikbaar via de site van de projectorganisatie ([www.projectnwo.nl](http://www.projectnwo.nl)). De concept Ontwerp Rijksstructuurvisie is gebaseerd op de resultaten na de toetsing.

De toetsing heeft geleid tot enige aanvullende inzichten ten opzichte van de conceptrapportages. Zo is de beoordeling in de PlanMER op onderdelen beperkt gewijzigd en aangevuld. Bij de kostenramingen bleek dat de risicoreservering dient te worden verlaagd omdat inmiddels het ontwerp meer uitgewerkt en gedetailleerd beschikbaar is. De verlaging van de risicoreservering leidt tot een ca. 20% lagere raming van de kosten van zowel de Blankenburg- als de Oranjetunnel varianten. Daarmee samenhangend verbeteren de MKBA scores voor alle varianten. De raming van de aanlegkosten voor het voorkeustracé, Blankenburgtunnel Krabbeplas-West, is met € 200 mln. gereduceerd van € 1,2 miljard naar € 1,0 miljard. Mijn keuze voor de voorkeursvariant wijzigt niet door de resultaten uit de toetsing.

Voor de dekking van de kosten van de NWO ben ik uitgegaan van een deel van € 900 mln. uit de begroting, aangevuld met € 300 mln. uit toelagen. Doordat de kosten neerwaarts zijn bijgesteld neemt de noodzaak om tol te heffen af. Tol is immers bedoeld om de financiering van een project mogelijk te maken. Ik werk verschillende opties voor het verlagen van de toelagen uit en zal uw Kamer hierover informeren op het moment dat ik u de definitieve Structuurvisie doe toekomen. Dit is naar verwachting na de zomer. Daarbij zal ik overigens alle projecten meenemen, waar nu met tol wordt gerekend.

## **3. Resultaten toetsing voorstel lange boortunnel van dhr. Bandringa**

Door een particulier, de heer Bandringa, is een voorstel uitgewerkt voor een lange boortunnel als variant voor het Blankenburgtracé. Dit voorstel is ingebracht nadat het trechteringsproces met de publieksparticipatie was afgerond.

Mede op verzoek van uw Kamer is een toets uitgevoerd op het ingediende voorstel, waarbij is uitgegaan van de (geactualiseerde) versie van 20 februari 2012. Het verslag van de toets is als bijlage opgenomen bij deze brief. Een beoordeling van de kosten was alleen op hoofdlijn mogelijk door gebrek aan uitgewerkte informatie.

Uit de toets is naar voren gekomen dat een lange boortunnel niet realiseerbaar is. Een geboorde tunnel ligt dieper dan een zinktunnel. Bij de aansluiting met de A15 leidt die diepere ligging, in combinatie met de beperkte ruimte door de havenspoorlijn en de kabels en leidingen, er toe dat de helling te steil zou worden voor vrachtverkeer. De hellingshoek verkleinen door het verleggen van het complexe stelsel van leidingen heeft grote effecten voor de daar gevestigde procesindustrie, en is naar verwachting kostbaar en langdurig.

Knelpunten zijn er ook bij het tracé door de polder en de aansluiting met de A20. De uitgang van een tunnel moet, in verband met eisen aan waterveiligheid indien de tunnel onverhoopt lek zou raken of bij een hoogwater calamiteit, over een dijk heen (5,4 m boven NAP). De tunneluitgang van een langere tunnel komt dan als een opvallend element hoog in het open polderlandschap te liggen. Daarnaast moet een langere tunnel om verkeersveiligheidsredenen ruim voor het in/uitvoegen bij de A20 open zijn. Bij het ingaan van een tunnel moet 10 seconden reistijd (ca. 300 m) zitten tussen de invoeging en de tunnelingang. Daardoor is het voorgestelde ontwerp van dhr. Bandringa niet realiseerbaar binnen de eisen van waterveiligheid en verkeersveiligheid.

Ik concludeer dat het (geactualiseerde) voorstel de bezwaren tegen een lange boortunnel niet kan wegnemen. Bovendien lijkt het voorstel aanzienlijk duurder uit te vallen dan het voorkeurstracé. Ik zal het voorstel niet verder betrekken bij de uitwerking van de NWO.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

De minister van infrastructuur en milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De bijlagen:

- Concept Ontwerp Rijksstructuurvisie;
  - Concept Ontwerp Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER, Plan-MER MIRT-verkenning en Samenvatting Plan-MER;
  - Resultaten toetsing voorstel lange boortunnel van dhr. Bandringa;
- Zijn ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt.