

Vergaderjaar 2013–2014

**32 598**

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

**A/ Nr. 20**

Ter Griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 6 november 2013.

De wens dat over de structuurvisie overleg gewenst wordt kan door of namens één van de Kamers te kennen worden gegeven uiterlijk op 1 januari 2014.

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

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 november 2013

Ik ben verheugd om u te mogen informeren over de volgende stap op weg naar een beter bereikbare Regio Rotterdam.

In de brief aan uw Kamer van 2 februari 2013 (Kamerstuk 32 598, nr. 17) heb ik u geïnformeerd over de ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding en het daarin opgenomen voorkeursalternatief voor de Blankenburgtunnel. Hierover zijn door uw Kamer op 25 april 2013 schriftelijke vragen gesteld, die door mij zijn beantwoord op 6 juni 2013 (Kamerstuk 32 598, nr. 19; 7 juni 2013).

De periode van de ter inzage legging van de ontwerp-Rijksstructuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding is op 14 mei 2013 beëindigd. Op basis van de in deze periode ingediende zienswijzen en de Inpassingsvisie van de regio (motie Kuiken, kamerstuk 33 400 A, nr. 30; 18 december 2012) heb ik de definitieve Rijksstructuurvisie inclusief voorkeursbeslissing vastgesteld. Conform de Wro zend ik de Structuurvisie hierbij aan de Eerste Kamer en uw Kamer<sup>1</sup>.

### **Belang**

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/A16 en via het programma Beter Benutten) knelpunten blijven bestaan op het Rotterdamse wegennet.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten, ook bij een lage 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. Hierdoor blijft de Rotterdamse haven ook bij calamiteiten beter bereikbaar. Dit is cruciaal voor een verdere ontwikkeling van de haven en de economische ontwikkeling.

### **Zienswijzen**

Uit het grote aantal ingediende zienswijzen van verschillende partijen en individuen blijkt een bovengemiddelde maatschappelijke betrokkenheid bij dit project. Ik neem hier met waardering kennis van. Uit de ingediende zienswijzen neem ik een aantal punten mee in de verdere uitwerking van het project.

#### *Aalkeettunnel*

In de ontwerp-Rijksstructuurvisie komt het tracé van de NWO aan de noordkant van de Nieuwe Waterweg in een landtunnel te liggen. Deze tunnel, de Aalkeettunnel, zou conform de ontwerp-Rijksstructuurvisie, twee meter boven maaiveld uitsteken. Uit de zienswijzen komt de wens naar voren de openheid van het landschap van Midden-Delfland te behouden, en bestaande watersystemen op maaiveld te continueren, door de tunnel verder te verdiepen.

In de verdere planuitwerking van het project zal ik onderzoeken welke optimalisaties mogelijk zijn binnen het taakstellend budget.

#### *Aansluiting Rozenburg*

In de ontwerp-Rijksstructuurvisie gaat de huidige aansluiting van Rozenburg op de A15 (afrit14) verloren. In de zienswijzen wordt aangedrongen op het behoud hiervan. In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal een nadere detaillering van het wegontwerp ter hoogte van afslag 14 op de A15 plaats vinden. Daarbij worden de effecten op doorstroming en verkeersveiligheid nader beschouwd. En het wordt gezien in samenhang met het project Calandbrug. Knelpunten worden besproken met de beheerders van aansluitend onderliggend wegennet. De structuurvisie wordt hierop niet aangepast.

#### *Advies van de Commissie voor de m.e.r.*

Op 8 juli 2013 heeft de Commissie MER een advies uitgebracht op de Plan-MER. De Commissie benoemt in haar advies twee aandachtspunten. De één betreft een nadere onderbouwing van het keuzeprocess in de verkenning Rotterdam Vooruit. Het betreft een nadere toelichting op het Plan-MER en is te vinden op de website van het project [www.blankenburgverbinding.nl](http://www.blankenburgverbinding.nl)

Het tweede aandachtspunt betreft een nadere onderbouwing op het aspect natuur. In de reactie aan de Commissie voor de m.e.r is aangegeven dat in de planuitwerkingsfase in een nadere onderbouwing van het natuuronderzoek wordt voorzien. Ik wil hierbij de werkwijze en gebiedsanalyses uit de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) benutten. Gezien de aard en het doel van de studie, een verkenning uitmondend in een structuurvisie, heeft geen gedetailleerde beschrijving van de huidige

situatie plaatsgevonden. De nadruk heeft gelegen op het in beeld brengen van de effecten van de alternatieven t.o.v. de referentiesituatie om hiermee tot een afweging te kunnen komen.

### *Inpassingsvisie en Rijksbijdrage*

De Stadsregio Rotterdam heeft in samenwerking met regionale partijen een Inpassingsvisie opgesteld. Op grond van deze visie waarin diverse doelstellingen op gebied van de leefkwaliteit zijn geformuleerd, heeft de regio aangegeven waaraan zij willen investeren. Het betreft hier investeringen in natuur, water, recreatie, geluid en verkeerskundige aspecten. Gedacht wordt aan extra maatregelen om de geluidsoverlast te verminderen, het verbeteren van de waterkwaliteit van de Krabbeplass, het versterken van de Groene Gordel bij Rozenburg en natuur- en watercompensatie. De op basis van de motie Kuiken beschikbare Rijksbijdrage van 25,4 miljoen euro (prijspeil 2013, inclusief BTW) functioneert als katalysator voor verdere investeringen vanuit de Regio.

Op basis van de planuitwerking van de Blankenburgverbinding wordt in het najaar van 2014 bekend welke maatregelen wettelijk vereist zijn. Op basis daarvan wordt vervolgens door middel van een bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de Stadsregio Rotterdam vastgelegd welke extra maatregelen gewenst zijn en met behulp van de rijksbijdrage worden bekostigd. Hiermee beschouw ik de motie als afgerond.

### **Taakstellend budget**

Ik stel het taakstellend budget van dit project vast op € 1.154,4 miljoen (prijspeil 2013). Van dit bedrag zal € 311 miljoen (prijspeil 2013) door middel van tol worden bekostigd. De overige € 843,4 miljoen wordt bekostigd uit het infrastructuurfonds (artikel 12.03.02).

### **Vervolgproces**

In het kader van de reguliere uitwerking van de Rijksstructuurvisie, inclusief voorkeursbeslissing tot een ontwerp-tracébesluit (OTB), zal worden gezien hoe – binnen de financiële kaders – het ontwerp verder kan worden geoptimaliseerd.

Zoals gesteld zal in 2014 in een aanvullende bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de Stadsregio Rotterdam worden vastgelegd welke specifieke maatregelen genomen zullen worden naar aanleiding van de Inpassingsvisie.

In de planuitwerkingsfase wordt er naast het Ontwerp-Tracébesluit gewerkt aan de besluitvorming (bijvoorbeeld vaststellen tarieven) om de tologpave te realiseren. Indien er ontwikkelingen in het besluitvormingsproces zijn, dan zal ik u daarover informeren in het kader van de twee jaarlijkse voortgangsrapportage op grond van de Tracéwet.

Bijgevoegd vindt u de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en NWO. De onderliggende stukken zijn in te zien via de website van het project [www.blankenburgverbinding.nl](http://www.blankenburgverbinding.nl)

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