Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2012–2013

32 598 Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 16 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2012

Bij het AO-MIRT op 11 december 2012 heb ik aangegeven u nader te informeren over de wijze waarop met tolheffing rekening is gehouden bij de onderzoeken en besluitvorming voor de Blankenburgtunnel bij Rotterdam. Ook heb ik toegezegd aan te geven hoe ik rekening wil houden met de wensen voor inpassing.

Tol

In de verkenning van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) is onderzocht welke opbrengst met tolheffing mogelijk is. Dat is gedaan voor zowel de Oranjetunnel als de Blankenburgtunnel, en zowel met het hoge groei scenario, als lage groei (zie Verkeersnota, Kamerstuk 32 598, nr. 11). In de verkenning is overigens bij de Plan-MER rekening gehouden met omgevingseffecten bij hoge groei zonder tol, terwijl bij de raming van tolinkomsten en bij de MKBA de bandbreedte is vermeld van hoge en lage groei.

In de bestuurlijke voorkeur van december 2011 is opgenomen dat de Blankenburgtunnel met het tracé Krabbeplas-west de voorkeur heeft, zowel van de meerderheid van de regionale partijen als van mijzelf. In deze bestuurlijke voorkeur waarover ik u heb geïnformeerd tijdens het Nota overleg MIRT van 12 december 2011 (Kamerstuk 33 000, nr. 45), is aangegeven dat tol uitgangspunt is. Ingezet wordt op tol voor alle verkeer en een bijdrage van € 300 mln. In verschillende vragen en antwoorden is daarop nog nader ingegaan (Kamerstukken 32 598, nr. 8 en nr.5).

In het AO-NWO van voorjaar 2012 is de optie besproken om personenverkeer vrij te stellen van tolheffing. Gezien de bezuinigingsopgave die voorligt zou dat echter betekenen dat de opgave voor mijn begroting nog complexer wordt. Ik kies er daarom voor uit te gaan van de oorspronke-

kst-32598-16
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2012

lijke tolopgave voor alle verkeer en dat daarmee weer in lijn te brengen met eerdere besluiten over tol bij de A15 en A13/16.

Inpassing

Ik hecht aan een goede inpassing bij de Blankenburgverbinding. Deze verbinding heeft naast de zeer valide economische argumenten ook vanuit het perspectief van leefbaarheid belangrijke voordelen in de regio:

- De tunnel leidt tot afname van de reisduur in de regio vergeleken met de situatie wanneer er geen tunnel zou komen. Dat komt doordat er minder hoeft te worden omgereden (naar de Beneluxtunnel) om het water te passeren en omdat er minder files zijn.
- De gemeentes op de zuidelijke oever langs de A15 hebben voordeel doordat daar de verkeerdrukte afneemt.
- Het netwerk wordt door de Blankenburgverbinding robuuster. Er komt een extra verbinding om bij eventuele calamiteiten het gebied sneller te kunnen verlaten.

Vanwege de ruimtelijke kwaliteit en de natuurwaarde van het gebied heeft het Krabbeplas-west tracé de voorkeur boven het ca. € 100 mln. goedkopere tracé «Middendoor». Bovendien heb ik besloten ook de meerkosten van ca. € 50 mln. voor een verlaagde aansluiting bij de A20 voor mijn rekening te nemen. Bij het AO-NWO in het voorjaar van 2012 heb ik tevens aangegeven te kunnen instemmen met het overdekken van de verdiepte ligging van het tracé in de Aalkeet-Binnenpolder tussen de Zuidbuurt en de spoorlijn (ca. 600 m.), zodat daar een landtunnel ontstaat (Kamerstukken 32 598, nrs. 10 en 13). Ik wil vasthouden aan deze toezegging en neem ook deze kosten van ordegrootte € 80 mln. op mij.

Met de aanleg van de landtunnel zie ik af van de aansluiting voor Vlaardingen op het tracé, de zogeheten «oortjes». In het regionaal advies werd gevraagd om nader onderzoek naar deze mogelijkheid. Bij het ontwerp was toen nog sprake van een viaduct en geen tunnel. Bij een viaduct was de aansluiting mogelijk verkeersveilig in te passen, maar nu er sprake is van een landtunnel gelden de eisen voor tunnelveiligheid. Het hoogteverschil in dit tracédeel, samen met de korte afstand voor in- en uitvoegen tussen de landtunnel en de tunnel onder het water door, maken een verkeersveilige oplossing niet goed mogelijk. Bovendien zou de aansluiting een grotere aantasting betekenen van onder meer de natuur in de «Rietputten».

Met deze uitwerking en de toezeggingen ben ik van mening dat er sprake is van een zeer hoogwaardig ingepast tracé. Daarnaast worden uiteraard de geldende afspraken voor mitigatie en compensatie nagekomen.

Vervolgproces

Ter informatie schets ik u de hoofdlijn van het vervolgproces zoals mij dat voor ogen staat:

- Het besluit voor de Blankenburgtunnel met het tracé Krabbeplas-west wordt vastgelegd in een Ontwerp Structuurvisie. Ik verwacht deze in maart 2013 ter inzage te kunnen leggen.
- De structuurvisie betreft een besluit op hoofdlijnen. Alle belanghebbenden kunnen hierop reageren door het indienen van zienswijzen, binnen zes weken na ter visie legging.
- Deze zienswijzen zal ik betrekken in de definitieve structuurvisie.
- De meer gedetailleerde uitwerking vindt plaats in de volgende fase, samen met de regio (de Planuitwerkingsfase).
- Het Tracébesluit met daarin de meer gedetailleerde afspraken verwacht ik te kunnen nemen in 2015.

Ik verwacht u met deze brief voldoende geïnformeerd te hebben.

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