
Vergaderjaar 2000–2001

25 180

Partiële herziening Planologische Kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid

Nr. 114

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE- LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 10 oktober 2000

Mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken en de Minister van Verkeer en Waterstaat bericht ik U het volgende.

Op 29 juni jl. informeerden de Staatssecretaris van Economische Zaken en ik U over de uitvoering van de motie-Duivesteijn.

Inmiddels heeft een recent onderzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aanvullende informatie opgeleverd over de infrastructurele kosten. Bijgaand stuur ik U deze informatie toe.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. P. Pronk

Korte samenvatting resultaten onderzoek Regionale Directie Zuid-Holland

Oostlocatie:

In het meest positieve scenario zijn de investeringen voor wegontsluiting van een oostelijke locatie tussen de 195 en de 255 mln. In het meest negatieve scenario zijn de investeringen voor wegontsluiting van een oostelijke locatie tussen de 290 en de 370 mln.

Voor de A16 geldt dat in de toekomst naar verwachting geen ongestoorde afwikkeling zal plaats vinden op het gedeelte van de Drechtunnel tot en met de Moerdijkbruggen. Een bedrijventerrein aan de oostzijde van de Hoeksche Waard versterkt die autonome ontwikkeling. In het MIT zijn tot 2010 geen grootschalige investeringen voor dit gedeelte opgenomen. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein via de A16 is voor delen van de dag slecht. Dit heeft invloed op de exploitatiemogelijkheden van een bedrijventerrein op de locatie.

Tevens kan er sprake van zijn dat verkeer zich gaat herverdelen en alsnog een weg gaat kiezen via de A29 en N217. In dat geval lopen de directe investeringskosten voor de ontsluiting van een oostlocatie op.

De directe investeringskosten voor een terrein aan de oostzijde zijn:

100 ha.:	– toegangsweg bedrijventerrein:	5–25 mln	
	– verbeteren kruispunten en verbreden N217 oostzijde tot A16:	70–80 mln	
	– reconstructie aansluiting N217/N3/A16:	120–150 mln	+
Totaal Oostlocatie:		195–255 mln	

Indien op de langere termijn een verschuiving optreedt en het verkeer door de congestie op de A16 merendeels via de A29 gaat rijden of op termijn een doorgroei plaats vindt naar veel meer dan 100 ha (bijvoorbeeld 200 of 250 ha), dan zijn de volgende investeringen extra:

extra:	– verbeteren kruispunten en verbreden N217 westzijde tot A29:	25 mln	
	– reconstructie aansluiting N217/A29:	70–90 mln	
	– tolpoortplein Kiltunnel vergroten:	PM	+
Totaal Oostlocatie extra:		95–115 mln	

Noordlocatie:

Bij de noordlocatie zijn de investeringen voor wegontsluiting van tussen de 120 en de 170 mln. Voor de A29 geldt dat in de toekomst naar verwachting een ongestoorde afwikkeling zal plaats vinden, mede omdat de A15 in de toekomst wordt verbreed (planstudie HWN in het MIT). Waarschijnlijk treedt in de toekomst incidenteel congestie op.

De directe investeringskosten voor een terrein aan de noordzijde zijn:

100 ha.:	– toegangsweg bedrijventerrein:	5–25 mln	
	– verbeteren kruispunten en verbreden N217 westzijde tot A29:	45–55 mln	
	– reconstructie aansluiting N217/A29:	70–90 mln	+
Totaal Noordlocatie:		120–170 mln	

Indien op de langere termijn een doorgroei plaats vindt naar veel meer dan 100 ha (bijvoorbeeld 200 of 250 ha), dan zijn de extra investeringen richting de oostzijde noodzakelijk.