

Vergaderjaar 2013–2014

**32 598**

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

**B**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 31 januari 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening<sup>1</sup> heeft kennisgenomen van de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 5 november 2013<sup>2</sup> inzake de Rijksstructuurvisie bereikbaarheid regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

De commissie heeft op 3 december 2013 geconstateerd dat bij de leden van de fracties van de SP en GroenLinks behoefte bestond de regering naar aanleiding van deze brief vragen te stellen en enkele opmerkingen mee te geven.

Daarop heeft zij de Minister op 11 december 2013 een brief gestuurd.

De Minister heeft op 30 januari 2014 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,  
De Boer

<sup>1</sup> Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Essers (CDA), Kox (SP), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), Witteveen (PvdA), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD) (*vice-voorzitter*), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Vliegenthart (SP), Flierman (CDA), Martens (CDA), Van Boxtel (D66), Vos (GL), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Vlietstra (PvdA), M. de Graaff (PVV), Reynaers (PVV) (*voorzitter*), Ester (CU), Schouwenaar (VVD) Van Beek (PVV), Duivesteijn (PvdA), Koning (PvdA).

<sup>2</sup> Kamerstukken 1/2 32 598, A/20.

## BRIEF AAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Den Haag, 11 december 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening (IMRO) heeft met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 5 november 2013<sup>3</sup> inzake de Rijksstructuurvisie bereikbaarheid regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding. De commissie heeft op 3 december 2013 geconstateerd dat bij de leden van de fracties van de **SP** en **GroenLinks** behoefte bestaat de regering naar aanleiding van uw brief vragen te stellen en enkele opmerkingen mee te geven.

De leden van de fractie van de **SP** hebben de volgende vragen voor de regering.

Kan de regering inzicht geven in het besluitvormingsproces rond de Blankenburgtunnel wat betreft de inspraakmogelijkheden van burgers conform het advies van de Commissie Elverding? De leden van de fractie van de SP merken in dit verband op dat volgens dit advies bij de start een brede maatschappelijke participatie moet plaatsvinden. In 2010 heeft de Tweede Kamer echter een motie<sup>4</sup> aangenomen dat dit niet is gebeurd bij de Blankenburgtunnel. Ondanks die motie is dat participatieproces niet opnieuw opgestart. Kan de regering de vele protesten, in de vorm van handtekeningen, petities en andere vormen van verzet vanuit de bevolking, verklaren?

Deze leden willen graag van de regering weten op basis van welke recente gegevens het nut en de noodzaak van dit grote infrastructurele project gebaseerd is? Kan de regering aangeven waarom dit project nu en op deze plaats noodzakelijk zou zijn? Deze leden merken verder op dat de financiering voor een belangrijk deel gebaseerd is op inkomsten uit tolheffing en willen graag weten waarop deze inkomsten zijn gebaseerd.

Kan de regering aangeven waarom de verkeerskundige resultaten van de ingrijpende verbreding van de A15 en de aanleg van een verbrede nieuwe Botlekbrug, om de doorstroming op de A15 te verbeteren, niet eerst afgewacht kunnen worden voordat een dergelijk kostbaar project wordt ingezet?

Deze leden merken op dat de files in onder andere de Benelux tunnel als argument voor de aanleg van dit project worden genoemd. Zij horen graag van de regering of zij de intensiteit van de files in de Benelux tunnel en de oorzaken van deze files kan aangeven.

Deze leden horen graag van de regering op welke manier de regering de gevolgen van dit project op de natuur, zoals het Volksbos/ Rietputten, het historisch landschap van de Zuidbuurt en het recreatiegebied de Krabbeplas, met «inpassingen» voorkomen kan worden? Hoeveel geld is daarvoor beschikbaar? Waarom zijn deze inpassingen niet concreet en inclusief de kosten en de keuze voor de Blankenburgtunnel verwerkt in de Structuurvisie Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

Deze leden merken op dat u de Tweede Kamer en omwonenden heeft gegarandeerd dat het Volksbos niet aangetast zal worden. De verbindingsweg van de Blankenburgtunnel zal op zeer korte afstand van het Volksbos door de Rietputten komen te lopen, terwijl het Volksbos en

<sup>3</sup> Kamerstukken 1/2 32 598, A/20.

<sup>4</sup> Motie Dijkma en Wiegman-Van Meppelen Scheppink (32 123 A, 130).

de Rietputten een aaneengesloten natuurgebied is. Hoe gaat de Minister haar toezegging dat het Volksbos niet aangetast zal worden, waar maken?

Kan de regering aangeven hoeveel vrachtverkeer vanaf het havengebied van Rotterdam gebruik zal gaan maken van de Blankenburgtunnel en wat overwegend de bestemming van dit verkeer is? Is er rekening mee gehouden dat een stad als Vlaardingen met de uitvoering van dit project volledig door snelwegen ingesloten raakt? Zo ja, wat zijn dan de gevolgen van de uitstoot van fijnstof in het resterende recreatiegebied en voor de bewoners van Vlaardingen? Welke garantie is er dat dit project, zoals vele andere grote infrastructurele projecten, de begrote kosten niet zal overschrijden? Kan de regering ten slotte aangeven welke investeringen in recreatieve voorzieningen de afgelopen decennia door lagere overheden zijn gedaan in het gebied dat door de verbindingsweg van de Blankenburgtunnel doorsneden zal worden?

De leden van de fractie van **GroenLinks** hebben de volgende opmerkingen en vragen voor de regering.

#### *Besluitvormingsproces*

De leden van de fractie van GroenLinks merken op dat de Blankenburgtunnel onder de Tracéwet valt waarin een werkwijze conform de Commissie Elverding is voorgeschreven. Acht de regering de wijze waarop de voorgeschreven werkwijze van Commissie Elverding is toegepast in het besluitvormingsproces rond de Blankenburgtunnel in overeenstemming met het advies van de Commissie Elverding? De Commissie Elverding schrijft voor dat in een vroeg stadium brede maatschappelijke participatie moet plaatsvinden om tot een gedragen besluit te komen. In dit proces is pas ingezet op maatschappelijke participatie nadat de oplossingsrichting al was ingeperkt en vastgesteld tot twee varianten, namelijk een Blankenburgtunnel of een Oranjetunnel. Volgens de Commissie Elverding had dit veel vroeger moeten plaatsvinden, namelijk in de fase van probleemanalyse en verkenning van de oplossingsrichtingen tijdens de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit in 2006. Is de regering van mening dat dit in lijn is met het advies van de Commissie Elverding? Kan de regering dit antwoord onderbouwen?

De Tweede Kamer oordeelde met aanneming van de motie Dijkstra en Wiegman-Van Meppelen Scheppink<sup>5</sup> dat het proces «Rotterdam Vooruit» niet voldeed aan de voorgeschreven brede participatie. Waarom heeft deze motie niet geleid tot een verbeterde participatie van decentrale overheden en andere belanghebbenden? Waarom is er door de regering geen gebiedsgewijze benadering toegepast, zoals voorgeschreven in het advies van de commissie Elverding en de Tracéwet? Hoe sluit de besluitvorming over de Rijksstructuurvisie aan bij het advies van de Commissie Elverding en de Tracéwet?

#### *Nut en noodzaak*

De leden van de fractie van GroenLinks merken op dat in de probleemanalyse «Rotterdam Vooruit in 2006» is uitgegaan van een zeer hoge verkeersgroei volgens het European Coördinaten-groei-scenario (EC-scenario), waarin de bovengrens zelfs boven de bandbreedte van de huidige Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's uitgaat. Daardoor is de Beneluxcorridor in 2006 benoemd als het voornaamste toekomstige filepunt. Volgens deze leden is dit ten onrechte, want deze verkeersgroei is inmiddels volkomen achterhaald. Volgens de Mobiliteitsbalans 2013 van

<sup>5</sup> 32 123 A, 130.

het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid<sup>6</sup> is de verkeersgroei sinds 2005 gestagneerd. Het onderzoek van het CE Delft «Uitbreiding snelwegen, nodig of overbodig?»<sup>7</sup> heeft aangetoond dat de werkelijke verkeersontwikkeling zich onder de bandbreedte van de WLO-scenario's bevindt. De leden van GroenLinks vragen de regering te reageren op deze bevinding. Deelt zij de mening van deZE leden dat er reden is om te twijfelen aan de onderbouwing van het nut en de noodzaak van de keuze voor de Blankenburgtunnel? Wil de regering dit antwoord onderbouwen? Wil zij daarnaast reageren op het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Bereikbaarheid regio Rotterdam en Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO)<sup>8</sup>, waarin de Commissie MER stelt dat in de MER niet duidelijk is gemaakt in hoeverre bij het vaststellen van de autonome ontwikkeling rekening is gehouden met mindere vervoerstoename door de financiële en economische crisis, uitstel van ruimtelijke ontwikkelingen en de inzet van maatregelen in het kader van het programma «Beter benutten». Hoe verwerkt de regering dit toetsingsadvies in de Rijksstructuurvisie Regio Rotterdam en NWO?

Deze leden merken op dat volgens bovengenoemd rapport van CE Delft de werkelijke gemeten ontwikkeling van het verkeer onder of hoogstens op het scenario van lage economische groei zit. Bij lage economische groei zijn de kosten van de Blankenburgtunnel hoger dan de baten waardoor het financieel gezien dus negatief uitpakt. De leden willen graag dat de regering hierop reageert. Zij merken op dat ook de Blankenburgtunnel tot negatieve kwalitatieve resultaten leidt en dat de Minister dit negatieve kwalitatieve oordeel bevestigt in reactie 43 op zienswijze 53 in de nota van antwoord.<sup>9</sup> De leden van GroenLinks vragen de regering waarom de Blankenburgtunnel zoveel prioriteit krijgt, terwijl de maatschappelijke kosten hoger uitvallen dan de maatschappelijke baten?

De planbureaus hebben aangekondigd dat zij nieuwe toekomstscenario's gaan opstellen en benoemen reeds de vóór de crisis opgetreden stagnatie van de verkeersgroei. Zal de regering aan de hand van deze nieuwe scenario's nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel opnieuw bezien?

De commissie ziet uw reactie met belangstelling tegemoet en verzoekt u deze vragen uiterlijk 10 januari 2014 te beantwoorden.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,  
T.P.A.M. Reynaers

<sup>6</sup> Zie hiervoor: <http://www.kimnet.nl/en/publication/mobility-report-2013>.

<sup>7</sup> Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig? Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten, CE Delft 2013. Zie ook [http://www.ce.nl/publicatie/uitbreiding\\_snelwegen%3A\\_nodig\\_of\\_overbodig/1438](http://www.ce.nl/publicatie/uitbreiding_snelwegen%3A_nodig_of_overbodig/1438).

<sup>8</sup> Zie hiervoor: <http://www.commissiemer.nl/docs/mer/p23/p2398/a2398ts.pdf>.

<sup>9</sup> Nota van antwoord ontwerp-rijksstructuurvisie.

## BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 januari 2014

Met deze brief informeer ik u over mijn reactie op uw brief van 11 december 2013 met kenmerk 153925.01u over de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding. De leden van de fracties van de Socialistische Partij en GroenLinks hebben vragen gesteld over de op 5 november 2013 door mij vastgestelde Rijksstructuurvisie.

*Vragen van de fractie van de SP*

*Vraag 1*

Kan de regering inzicht geven in het besluitvormingsproces rond de Blankenburgtunnel wat betreft de inspraakmogelijkheden van burgers conform het advies van de Commissie Elverding? Is er voldaan aan de motie Dijksema en Wiegman-Van Meppelen Scheppink van 2010 (32 123 A, 130)?

*Antwoord 1*

In lijn met het advies van de Commissie Elverding en de motie Dijksema en Wiegman-Van Meppelen Scheppink is er een participatieproces ingericht om samen met betrokken partijen oplossingsrichtingen te ontwikkelen, voorstellen te verbeteren en resultaten te delen. In het VAO MIRT van 23 juni 2010 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat de motie werd gezien als ondersteuning van beleid. In de brief aan de Tweede Kamer van 1 oktober 2010 (TK 2010–2011, aanhangsel nummer 120) is dit bevestigd.

Er is in de verkenning een brede participatie geweest in een intensief traject met het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, bewonersorganisaties en individuele bewoners. Via dit interactieve proces is bijgedragen aan de ontwikkeling van de alternatieven en het verkrijgen en verifiëren van de beslisinformatie. Ik heb de Tweede Kamer over de diverse mijlpalen geïnformeerd.

De regionale overheden zijn gedurende de gehele verkenningfase betrokken door middel van het regionaal bestuurlijk overleg. Ook zijn de betrokken gemeenteraden en Provinciale Staten van Zuid-Holland diverse malen door mij geïnformeerd.

Hieronder ga ik in op het participatieproces van de twee onderdelen, namelijk de verkenning Rotterdam Vooruit (Rijksstructuurvisie deel 1) en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (Rijksstructuurvisie deel 2).

Verkenning Rotterdam Vooruit (Rijksstructuurvisie deel 1):

De inwoners van de regio zijn in deze fase geïnformeerd via een publieks-campagne in februari en maart 2009, de website en de nieuwsbrief. De inwoners zijn geconsulteerd tijdens een publieksraadpleging in het voorjaar en twee burgerpanels in augustus en september 2009. Het doel van de burgerpanels was het peilen van de voorkeur van de inwoners van de regio voor de verschillende oplossingsrichtingen. Daarnaast wilden opdrachtgevende partijen kennis nemen van de argumenten die inwoners gebruiken bij het afwegen van deze oplossingsrichtingen. Na deze campagne waren [www.rotterdamvooruit.nl](http://www.rotterdamvooruit.nl) en de digitale nieuwsbrief de belangrijkste informatiebronnen voor inwoners en belangstellenden over alle aspecten van de verkenning.

Verkenning Nieuwe Westelijke Oeververbinding (Rijksstructuurvisie deel 2):

In de eerste helft van 2011 zijn er meedenkbijeenkomsten georganiseerd waarbij belangengroepen, bedrijfsleven, ambtenaren en ongeveer 150 omwonenden input hebben geleverd. Uiteindelijk zijn op grond van de resultaten van deze sessies twee varianten voor de Oranjeverbinding en drie varianten voor de Blankenburgverbinding voor verder onderzoek en effectbepaling vastgesteld.

De deelnemers hebben tijdens de sessies belangrijke onderwerpen en ideeën ingebracht. Hiermee is een beter beeld verkregen van de waarden, kenmerken van de onderzoeksgebieden. Ook is inzicht verkregen in hoe deze gebieden door de bewoners en recreanten worden gebruikt, beleefd en ervaren. Dit heeft geleid tot een optimaler ontwerpproces en betere beslisinformatie. Samenwerken is daarmee van grote meerwaarde gebleken bij het ontwikkelen van de varianten en het uiteindelijk opstellen van de Rijksstructuurvisie.

Van 3 april tot en met 14 mei 2013 heeft de ontwerp-Rijksstructuurvisie ter inzage gelegen. Op 5 november 2013 heb ik de Rijksstructuurvisie vastgesteld en deze aan zowel de Tweede als Eerste Kamer toegezonden. Via een nota van antwoord heb ik sprekers geïnformeerd over mijn reactie op hun ingebrachte zienswijze. In de planuitwerkingsfase zal ik bij het verder optimaliseren van het ontwerp tracé de omgeving wederom betrekken. Daarnaast zijn er ook de formele inspraak-momenten, na het vaststellen van het ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit.

*Vraag 2*

Kan de regering de vele protesten, in de vorm van handtekeningen, petities en andere vormen van verzet vanuit de bevolking, verklaren?

*Antwoord 2*

De Blankenburgverbinding komt deels in een stuk recreatief gebied tussen Vlaardingen en Maassluis te liggen. In dit gebied wordt zeer druk gerecreëerd. Ik begrijp de gevoeligheden die de aanleg van de Blankenburgverbinding teweeg brengt en dat een deel van de bevolking protesteert. Ik heb er daarom naar gestreefd om in overleg met de regio te investeren in een zo optimaal mogelijke inpassing van de Blankenburgverbinding.

Vanwege de kwaliteit van het gebied is gekozen voor de variant Krabbepas-West van de Blankenburgverbinding. Deze variant is in de orde van grootte van € 100 miljoen duurder dan de variant Middendoor, maar heeft een hoogwaardigere inpassing. De aansluiting op de A20 wordt deels verdiept aangelegd, om de openheid van dit deel van het veenweidegebied te waarborgen. De investering hierin bedraagt circa € 50 miljoen.

In overleg met de Tweede Kamer is besloten tot een extra investering in de inpassing van de weg tussen de Hoekse Lijn en de Zuidbuurt. De investering bedraagt circa € 80 miljoen. Tot slot heb ik de motie Kuiken over de inpassingvisie uitgevoerd. In dat kader is voor de regionale inpassing € 25,4 miljoen (incl. BTW en prijspeil 2013) extra ter beschikbaar gesteld. In het totaal is er derhalve sprake van een extra rijksinvestering van orde grootte € 255 miljoen ten behoeve van een hoogwaardige inpassing.

*Vraag 3*

De leden van de SP willen graag van de regering weten op basis van welke recente gegevens het nut en de noodzaak van dit grote infrastructurele project gebaseerd is?

### *Antwoord 3*

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd op basis van de onderzoeksresultaten uit de MKBA, rekening houdend met een hoog (Global Economy) en een laag (Regional Communities) ruimtelijk-economisch toekomstscenario.

Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds actueel zijn. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2011 blijkt dat de problemen ook niet zijn gewijzigd ten opzichte van eerdere probleemanalyses. Tenslotte blijkt uit de meest recente cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteit, dat de verkeersgroei na 2015 weer aantrekt. De cijfers wijzen op een toename van de files vanaf 2015 (2,5% groei 2015–2017, bron: KiM, Mobiliteitsbalans).

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle investeringen in infrastructuur die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de bereikbaarheidsknelpunten tegen die tijd zeker niet geheel tot het verleden behoren. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven knelpunten voorkomen. De gewenste streefwaarden voor reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan in de regio, bijvoorbeeld op de Beneluxcorridor, nieuwe knelpunten, ook bij een lagere economische ontwikkeling.

De realisatie van de Blankenburgverbinding verlicht de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor (A4) in 2020 en daarna. Tevens zorgt de aanleg van de verbinding voor verbetering van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex, noodzakelijk voor de ontwikkeling van dit internationaal belangrijke economische gebied. Daarnaast verbetert de ontsluiting van de Greenport Westland door de Blankenburgverbinding en ondersteunt deze de verdere ontwikkeling van de A4-corridor als bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad.

### *Vraag 4*

Kan de regering aangeven waarom dit project nu en op deze plaats noodzakelijk zou zijn?

### *Antwoord 4*

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 3.

### *Vraag 5*

De leden van de SP merken op dat de financiering voor een belangrijk deel gebaseerd is op inkomsten uit tolheffing en willen graag weten waarop deze inkomsten zijn gebaseerd?

### *Antwoord 5*

De inkomsten uit tolheffing zijn berekend met behulp van het recente versie van het verkeersmodel NRM. In het gebruikte verkeersmodel NRM is het gedrag van de reiziger en zijn reactie op o.a. financiële prikkels gemodelleerd.

### *Vraag 6*

Kan de regering aangeven waarom de verkeerskundige resultaten van de ingrijpende verbreding van de A15 en de aanleg van een verbrede nieuwe Botlekbrug, om de doorstroming op de A15 te verbeteren, niet eerst afgewacht kunnen worden voordat een dergelijk kostbaar project wordt ingezet?

#### *Antwoord 6*

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 in de afgelopen jaren druk blijft bestaan op het Rotterdamse wegennet. Vanaf 2020 ontstaan, zoals hierboven reeds beschreven, nieuwe knelpunten, ook bij een lagere economische ontwikkeling. In de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit zijn de bereikbaarheidsproblemen die zich in de regio Rotterdam gaan voordoen in de periode 2020–2040 geanalyseerd.

Uitgangspunt voor de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit is dat de in de regio reeds lopende, dan wel in onderzoek zijnde projecten, zoals de A15 Maasvlakte-Vaanplein, het project A4 Delft-Schiedam, het project A13/16 en (een deel van) de stedelijke verdichtingsopgave zijn gerealiseerd. Met de realisatie van deze projecten blijven er bereikbaarheidsknelpunten bestaan. Om deze knelpunten te verkleinen is er voor gekozen om de Nieuwe Westelijke Oeververbinding te gaan aanleggen.

#### *Vraag 7*

De leden van de SP merken op dat de files in onder andere de Beneluxtunnel als argument voor de aanleg van dit project worden genoemd. Zij horen graag van de regering of zij de intensiteit van de files in de Beneluxtunnel en de oorzaken van deze files kan aangeven.

#### *Antwoord 7*

Het bieden van een oplossing voor de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor in en na 2020 is één van de doelstellingen voor het aanleggen van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Uit de verkeersanalyse die uitgevoerd is voor de Plan-MER blijkt dat de problemen op de Beneluxcorridor tussen 2015 en 2020 manifest worden en tot 2030 geleidelijk ernstiger worden. In de autonome ontwikkeling (referentiesituatie 2030) blijven er knelpunten bestaan en wordt de ambitie van een goede doorstroming op de Beneluxcorridor niet gehaald. De toekomstscenario's laten zien dat de verkeersintensiteit zover toeneemt op de Beneluxcorridor dat er sprake is van structurele files in de spits (I/C-verhouding = 1,0). Dit geldt niet alleen voor hoge groeiverwachtingen (GE), ook in het scenario waarin de groeiverwachting laag is (RC) zal er sprake zijn van structurele congestie (Bron Rijksstructuurvisie, deelrapport D: Verkeersnota).

De oorzaak van deze files is de ontoereikende capaciteit van de Beneluxtunnel om het oeverkruisende verkeer te verwerken. Dit capaciteitsgebrek wordt veroorzaakt door de jaarlijkse groei van autobezit en autogebruik. Ondanks dat de landelijke groei van het verkeer op het hoofdwegennet de laatste jaren weliswaar lager is dan in de jaren '80 en '90, is er op vrijwel alle wegen in de Zuidvleugel nog sprake van een forse groei. Uit deelrapport D van de Rijksstructuurvisie (Verkeersnota, p. 30) zijn telcijfers opgenomen van autosnelwegen in de directe omgeving van de Beneluxcorridor, waarbij met name de groei op de Beneluxcorridor met jaarlijks circa 2,5% relatief groot is. Hierdoor komt de beperkte capaciteit alleen maar verder onder druk te staan. Daarnaast spelen ook de netwerkaanpassingen in de regio. Zo zullen de verkeersstromen na de realisatie van de A15 Maasvlakte-Vaanplein en de A4 Delft-Schiedam enigszins naar het westen verschuiven, waardoor het verkeer in de Beneluxcorridor toeneemt.

Concreet wordt verwacht dat er in het jaar 2030 zonder NWO in de regio Rotterdam dagelijks ongeveer 529.000 (RC-scenario) tot 665.000 m.v.t./etmaal (GE-scenario) de Nieuwe Waterweg/Nieuwe Maas kruisen. Door de



aanleg van de Blankenburgverbinding zal de totale hoeveelheid rivierkruisend verkeer met 5% (RC) tot bijna 7% (GE) toenemen in 2030. Tegelijkertijd zal het verkeer in de Benelux tunnel netto 40.000 (RC) tot 45.000 (GE) mvv/etmaal afnemen.

*Vraag 8*

De leden van de SP horen graag van de regering op welke manier de regering de gevolgen van dit project op de natuur, zoals het Volksbos/Rietputten, het historisch landschap van de Zuidbuurt en het recreatiegebied de Krabbepas, met «inpassingen» voorkomen kan worden?

*Antwoord 8*

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook het landschap van Midden-Delfland, de natuur in de Rietputten en het Volksbos betrokken. De keuze van de Minister voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbepas-West, is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen. In de planuitwerkingsfase wordt bij de effectbeoordeling de gekozen variant gedetailleerder onderzocht. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen. Deze maatregelen worden expliciet in het Tracébesluit vermeld.

Voor de specifieke maatregelen op het gebied van inpassing verwijs ik u naar het antwoord op vraag 2.

*Vraag 9*

Hoeveel geld is voor de inpassing beschikbaar?

*Antwoord 9*

Zie antwoord op vraag 2.

*Vraag 10*

Waarom zijn deze inpassingen niet concreet en inclusief de kosten en de keuze voor de Blankenburgtunnel verwerkt in de Structuurvisie Nieuwe Westelijke Oeververbinding?

*Antwoord 10*

In een structuurvisie wordt het voorkeursalternatief en de variant op hoofdlijnen beschreven, conform het advies van de Commissie Elverding. In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal een nadere detaillering van het wegontwerp en van de vormgeving en inpassing van de Blankenburgverbinding plaats vinden, binnen het taakstellend budget dat is vastgesteld. Daarbij zijn de wettelijke eisen aan inpassing maatgevend en worden de regels en richtlijnen die gelden voor het wegontwerp gevolgd. In het (ontwerp-) Tracébesluit wordt het ontwerp van het tracé gedetailleerd, inclusief kosten, beschreven.

*Vraag 11*

Hoe gaat de Minister haar toezegging dat het Volksbos niet aangetast zal worden, waar maken?

*Antwoord 11*

Met de keuze voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbepas West wordt het Volksbos op afstand gepasseerd. In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht op een niveau dat past bij het karakter van een verkenning. In de planuitwerkingsfase wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project, indien nodig, de vereiste mitigerende en compenserende

maatregelen nemen op natuurgebied en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

*Vraag 12*

Kan de regering aangeven hoeveel vrachtverkeer vanaf het havengebied van Rotterdam gebruik zal gaan maken van de Blankenburgtunnel en wat overwegend de bestemming van dit verkeer is?

*Antwoord 12*

Vanuit de verkeersprognoses wordt verwacht dat er 6.500 vrachtauto's door de Blankenburgtunnel gaan. De bestemmingen zijn overwegend in de richting Rotterdam en Den Haag en verder in oostelijke richting gelegen.

*Vraag 13*

Is er rekening mee gehouden dat een stad als Vlaardingen met de uitvoering van dit project volledig door snelwegen ingesloten raakt?

*Antwoord 13*

Ik ben me hiervan bewust. Dit is één van de redenen waarom ik heb gekozen voor een hoogwaardige inpassing van de Blankenburgverbinding. Zie ook antwoord op vraag 2.

*Vraag 14*

Wat zijn de gevolgen van de uitstoot van fijnstof in het resterende recreatiegebied en voor de bewoners van Vlaardingen?

*Antwoord 14*

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma draagt zorg dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Dat betekent naar verwachting wel dat in het gebied waar nu geen rijksweg loopt de concentraties fijnstof hoger zullen worden. De aanleg van de Blankenburgverbinding leidt niet tot overschrijdingen van de normen. Bij de tunnelmonden zullen de concentraties hoger uitvallen, maar op de plaatsen waar de luchtkwaliteit moet worden getoetst wordt aan de normen voldaan. Jaarlijks worden met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd.

*Vraag 15*

Welke garantie is er dat dit project, zoals vele andere grote infrastructurele projecten, de begrote kosten niet zal overschrijden?

*Antwoord 15*

In dit project wordt gewerkt met een door mij vastgesteld taakstellend budget van € 1,154,4 miljoen (prijspeil 2013). Rijkswaterstaat draagt er zorg voor dat het project binnen het taakstellend budget wordt gerealiseerd. De voortgang wordt regelmatig gemonitord en daarover wordt twee keer per jaar gerapporteerd.

*Vraag 16*

Kan de regering ten slotte aangeven welke investeringen in recreatieve voorzieningen de afgelopen decennia door lagere overheden zijn gedaan in het gebied dat door de verbindingsweg van de Blankenburgtunnel doorsneden zal worden?

*Antwoord 16*

De Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) is volgens de als kabinetsbeleid vastgestelde OEl systematiek uitgevoerd. De effecten op natuur en milieu zijn via de Plan-MER inzichtelijk gemaakt en worden op

die wijze gewaardeerd bij de beoordeling. De eventuele afwaardering van investeringen maakt geen deel uit van de OEI systematiek en is ook moeilijk in geld uit te drukken.

De gekozen variant voor de Blankenburgverbinding raakt maar beperkt aan de recreatieve voorzieningen zoals die ten westen van Vlaardingen zijn gerealiseerd. Ik heb € 25,4 miljoen (prijspeil 2013, inclusief BTW) aan de regionale partijen ter beschikking gesteld voor extra inpassingsmaatregelen, waaronder recreatieve. De Stadsregio Rotterdam heeft in samenwerking met de regionale partijen een kwaliteitsprogramma opgesteld met voorstellen voor maatregelen. Dit voorstel wordt parallel aan de planuitwerkingsfase uitgewerkt. Vervolgens zullen de concrete afspraken worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

#### *Vragen van de fractie van GroenLinks*

##### *Vraag 17*

Acht de regering de wijze waarop de voorgeschreven werkwijze van Commissie Elverding is toegepast in het besluitvormingsproces rond de Blankenburgtunnel in overeenstemming met het advies van de Commissie Elverding?

##### *Antwoord 17*

Ja. De omgeving, maatschappelijke organisaties en bestuurders zijn in lijn met de voorgeschreven werkwijze van de Commissie Elverding betrokken. Zie ook antwoord op vraag 1.

##### *Vraag 18*

Is de regering van mening dat dit in lijn is met het advies van de Commissie Elverding? Kan de regering dit antwoord onderbouwen?

##### *Antwoord 18*

Zie antwoord op vragen 1 en 17.

##### *Vraag 19*

Waarom heeft de motie Dijksma en Wiegman-Van Meppelen Scheppink niet geleid tot een verbeterde participatie van decentrale overheden en andere belanghebbenden?

##### *Antwoord 19*

In lijn met het advies van de Commissie Elverding en met inachtneming van de motie is het participatieproces vormgegeven. Ik heb de Tweede Kamer hierover geïnformeerd. Zie verder mijn antwoord op vraag 2.

##### *Vraag 20*

Waarom is er door de regering geen gebiedsgewijze benadering toegepast, zoals voorgeschreven in het advies van de Commissie Elverding en de Tracéwet?

##### *Antwoord 20*

In de verkenning heb ik wel degelijk gewerkt met een gebiedgerichte benadering. De verkenning voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding komt voort uit de gebiedsgerichte verkenning Rotterdam Vooruit. Daarin zijn integraal en breder meerdere vraagstukken onderzocht. De aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding werd hierin bestuurlijk als prioritair vraagstuk benoemd. Vervolgens is de verkenning naar een betere bereikbaarheid in deze regio gestart. Deze procedure sluit derhalve aan bij de adviezen van de Commissie Elverding, die adviseert om vanuit een brede verkenning te trechteren naar uiteindelijk een voorkeursalternatief.

*Vraag 21*

Hoe sluit de besluitvorming over de Rijksstructuurvisie aan bij het advies van de Commissie Elverding en de Tracéwet?

*Antwoord 21*

Het besluitvormingsproces met betrekking tot de Rijksstructuurvisie is vormgegeven in lijn met het advies van de Commissie Elverding en voldoet aan de Wet Ruimtelijke Ordening. Het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding valt onder de overgangsregeling van de herziene Tracéwet van 1 januari 2012.

*Vraag 22*

De leden van de fractie van GroenLinks merken op dat in de probleem-analyse «Rotterdam Vooruit in 2006» is uitgegaan van een zeer hoge verkeersgroei volgens het European Coördinatengroei-scenario (EC-scenario), waarin de bovengrens zelfs boven de bandbreedte van de huidige Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's uitgaat. Daardoor is de Beneluxcorridor in 2006 benoemd als het voornaamste toekomstige filepunt. Volgens deze leden is dit ten onrechte, want deze verkeersgroei is inmiddels volkomen achterhaald. Volgens de Mobiliteitsbalans 2013 van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid is de verkeersgroei sinds 2005 gestagneerd. Het onderzoek van het CE Delft «Uitbreiding snelwegen, nodig of overbodig?» heeft aangetoond dat de werkelijke verkeersontwikkeling zich onder de bandbreedte van de WLO-scenario's bevindt. De leden van GroenLinks vragen de regering te reageren op deze bevinding.

*Antwoord 22*

Voor de beantwoording van de vraag verwijs ik u naar het antwoord op vraag 3.

*Vraag 23*

Deelt de regering de mening van de leden van GL dat er reden is om te twifelen aan de onderbouwing van de nut en noodzaak van de keuze voor de Blankenburgtunnel? Wil de regering dit antwoord onderbouwen?

*Antwoord 23*

Voor de beantwoording verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 3.

*Vraag 24*

Wil zij daarnaast reageren op het Toetsingsadvies over het milieueffect-rapport Bereikbaarheid regio Rotterdam en Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO), waarbij de Commissie voor de m.e.r. stelt dat niet duidelijk is gemaakt in hoeverre bij het vaststellen van de autonome ontwikkeling rekening is gehouden met mindere vervoerstoename door de financiële en economische crisis, uitstel van ruimtelijke ontwikkelingen en de inzet van maatregelen in het kader van het programma «Beter Benutten»?

*Antwoord 24*

Ik neem aan dat met de vraag waarin wordt verwezen naar de NWO, de Nieuwe Westelijke Oeververbinding wordt bedoeld.

Ik heb bij het definitief vaststellen van de Rijkstructuurvisie, bij het Plan-MER een notitie bijgevoegd met mijn reactie op het advies van de Commissie voor de m.e.r. op dit specifieke punt. Deze notitie heb ik als bijlage bij deze brief gevoegd.

*Vraag 25*

Hoe verwerkt de regering dit toetsingsadvies in de Rijksstructuurvisie Regio Rotterdam en NWO?

*Antwoord 25*  
Zie vraag 24.

*Vraag 26*

De leden van GL merken op dat volgens het rapport van CE Delft de werkelijk gemeten ontwikkeling van het verkeer onder of hoogstens op het scenario van lage economische groei zit. Bij lage economische groei zijn de kosten van de Blankenburgtunnel hoger dan de baten waardoor het financieel gezien dus negatief uitpakt. De leden willen graag dat de regering hierop reageert.

*Antwoord 26*

Volgens de spelregels van het MIRT wordt tijdens de verkenning een Kosten-Baten Analyse opgesteld. Sinds 2011 wordt dit standaard gedaan met zowel een laag als een hoog groeiscenario. De huidige economische ontwikkeling past binnen deze bandbreedte en geeft daarom geen aanleiding om hiervan af te wijken bij de onderbouwing van het economische rendement.

Naar verwachting zal het verkeer in de toekomst (na 2015) weer toenemen, blijkt uit de meest recente cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteit. Die wijzen op een toename van de files vanaf 2015 (2,5% groei 2015–2017, bron: KiM, Mobiliteitsbalans).

Bij het vaststellen van een voorkeursalternatief houd ik overigens niet alleen rekening met het economisch rendement. Andere afwegingen die hierbij een rol spelen zijn:

- Het creëren van een robuust netwerk;
- De bijdrage aan de doelen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (concurrerend, bereikbaar en leefbaar).

Daarnaast blijf ik altijd alert op nieuwe ontwikkelingen. Om die reden worden elk jaar de gebruikte modellen herzien op de nieuwste inzichten en feiten.

*Vraag 27*

De leden van GroenLinks vragen de regering waarom de Blankenburgtunnel zoveel prioriteit krijgt, terwijl de maatschappelijke kosten hoger uitvallen dan de maatschappelijke baten?

*Antwoord 27*

De MKBA geeft aan dat alternatief Krabbeplass-West met landtunnel in een hoog groeiscenario een baten/kostenratio heeft van 2,2 (met tol 1,9). Bij een lage economische groei is deze 0,9 (met tol 0,8). Het CPB heeft onlangs geconcludeerd dat deze 2 scenario's nog steeds valide zijn en dat de daadwerkelijke groei tussen deze twee scenario's zal liggen. Recente verkeersontwikkelingen in Rotterdamse regio bevestigen dit, want de verkeersgroei in deze regio is hoger dan de geprognosticeerde groei in het RC-scenario.

*Vraag 28*

De planbureaus hebben aangekondigd dat zij nieuwe toekomstscenario's gaan opstellen en benoemen reeds de vóór de crisis opgetreden stagnatie van de verkeersgroei. Zal de regering aan de hand van deze nieuwe scenario's nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel opnieuw bezien?

*Antwoord 28*

Zie mijn antwoord op vraag 3 en vraag 23 waar ik toelicht dat er voldoende nut en noodzaak is om de Blankenburgverbinding aan te leggen. Er is sprake van structurele bereikbaarheidsproblemen in de regio Rotterdam. In het regeerakkoord is opgenomen dat de regering deze

bereikbaarheidsproblemen wil oplossen. De Blankenburgverbinding draagt bij aan deze doelstelling. Derhalve zie ik geen reden voor een heroverweging van nut en noodzaak van dit project.

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

## **Nadere toelichting op verzoek van Commissie voor de m.e.r over de keuzes in de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit**

Bijlage bij Plan-MER Bereikbaarheid Regio Rotterdam (oktober 2013)

Kenmerk: IENM/BSK-2013/233350

### **1. Achtergrond**

In het definitief toetsingsadvies over de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO van 28 juni 2013 heeft de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd een nadere onderbouwing te presenteren van de (relatieve) bijdrage van de prioritaire vraagstukken aan het realiseren van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het gewenste robuuste en duurzame mobiliteitssysteem. De commissie adviseert de vijf prioritaire vraagstukken af te zetten tegen beoordelingscriteria die zijn gebaseerd op de specifieke ruimtelijk-economische ambities, zoals geformuleerd in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

De Commissie adviseert daarnaast Draagvlak en de Kosten-Baten verhouding als beoordelingscriteria mee te nemen, vervolgens te onderbouwen waarom gekozen is de NWO te prioriteren en tenslotte aan te geven welke bijdrage ruimtelijke ordeningsmaatregelen kunnen leveren aan realisering van de gebiedsambities.

### **2. Doel van deze notitie**

Deze notitie beoogt:

- een beschrijving hoe de genoemde trechtering is verlopen en hoe de uiteindelijke keuzes zijn gemaakt;
- een kwalitatieve beschrijving van de bijdrage van de vijf prioritaire vraagstukken aan het realiseren van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Deze notitie beschrijft de stappen in de trechtering vanuit de ruimtelijk-economische visie naar de keuze voor vijf prioritaire projecten en daarbinnen de NWO.

### **3. De ruimtelijk-economische visie en de bereikbaarheidsproblemen**

De MIRT verkenning Rotterdam Vooruit is gestart met een door Rijk en regio opgestelde ontwikkelvisie. Die visie sluit aan bij de speerpunten van het nationaal ruimtelijk beleid van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte:

- het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
- het optimaliseren van het mobiliteitssysteem;
- het behouden van een gezonde en veilige leefomgeving.

Voor de regio Rotterdam hebben Rijk, provincie, Stadsregio en gemeente vanuit deze speerpunten vijf ruimtelijke ambities geformuleerd:

- 1) Versterken en verbinden van economische functies, 2) Versterken van de stad, 3) Beschermen en versterken van het groen om de stad, 4) Opschalen van aparte stedelijke regio's naar een metropolitane regio en 5) Duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waarbij ingezet wordt op verbetering van de ecologische, sociale, ruimtelijke en economische kwaliteit.

De vijf ruimtelijke ambities zijn toegepast op drie hoofdpogaven, gebonden aan onderling samenhangende gebieden binnen de regio Rotterdam. Dit zijn de 3 zogenaamde kernkwesties:

- World Ports, bereikbaarheid van het Havengebied, veiligheid en robuustheid van de ontsluiting van de haven, bereikbaarheid van haven en Westland voor werknemers en versterken van de economische relaties tussen mainport en greenport.
- World City, bereikbaarheid verdichtend stedelijk gebied en aanhaken sociaal economisch zwakkere gebieden, met name Rotterdam Zuid.
- Metropolitane regio, benutting schaalvoordelen Metropoolregio en versterken groenstructuur.

De regio Rotterdam kent een aantal bereikbaarheidsproblemen. Die beperken het economisch functioneren van de regio en de realisatie van de ruimtelijke en sociaal-economische ambities.

Door de opbouw van het wegennet in de regio is er sprake van veel lokaal en regionaal verkeer op de autosnelwegen. Dit leidt tot congestie op de Rotterdamse Ruit, op de aansluitingen van hoofd- en onderliggend wegennet en de belangrijkste toeleidende routes. In combinatie met het beperkt aantal oeverkruisingen leidt dit tevens tot relatief grote reistijdverliezen door omrijden. Hierdoor staat ook de leefkwaliteit van de omliggende gebieden onder druk.

Door het groeiende aantal reizigers en de radiale opbouw van het OV-net ontstaan er structurele knelpunten op de centrale delen van het spoor-, metro- en tramnet. De grootste knelpunten manifesteren zich op de (schaarse) oeververbindingen. De radiale opbouw leidt bovendien tot relatief lange reistijden en een slechte ontsluiting van delen van de regio. Het wegennet en het OV-netwerk zijn nog niet ingericht op de ruimtelijk-economische ontwikkeling naar één samenhangende metropoolregio. De potentie van ketenmobiliteit is nog niet optimaal benut omdat weg- en openbaar vervoernetwerk onvoldoende met elkaar zijn verbonden.

De belangrijkste problemen in het verkeer- en vervoernetwerk in de regio Rotterdam zijn voor het wegennet het functioneren van de Ruit, bij het openbaar vervoer het radiale netwerk in de netwerkstad en daarnaast ketenmobiliteit en fietsverkeer.

#### **4. Verkenning mogelijke oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen**

Op basis van de kernkwesties en de bijbehorende bereikbaarheidsproblematiek is langs twee lijnen een verkenning gemaakt van mogelijke oplossingen. Ten eerste is een pakket van maatregelen opgesteld om het mobiliteitsnetwerk te optimaliseren. Hieronder vallen:

- Betere afstemming tussen deelnetwerken (OV, weg, fiets), o.a. nieuwe en verbeterde P+R-locaties, verbetering overstaptijden en -mogelijkheden.
- Gelijkmatige spreiding van verkeer over het netwerk, bijvoorbeeld door het optuigen van een mobiliteitsonderneming voor de regio Rotterdam.

Een deel van deze maatregelen is opgepakt door de gemeente en de Stadsregio Rotterdam. Andere zijn later opgenomen in het programma Beter Benutten. Deze maatregelen zijn al in uitvoering of worden de komende jaren opgepakt.

Ten tweede zijn de effecten van een aantal fysieke maatregelen in een verkeerskundige analyse bekeken. Het aantal mogelijke maatregelen was te groot om deze effecten per maatregel in beeld te brengen. Daarom is



een vijftal combinaties samengesteld. Uitgangspunt bij het samenstellen van deze combinaties was het oplossen van knelpunten en het faciliteren van de stedelijke verdichtingsopgave. Dit is gecombineerd met een bijpassende keuze voor een netwerkstructuur zoals in de in 2008 gemaakte analyse van de werking van het netwerk in de Rotterdamse regio (de zgn. ARKO-analyse).

De combinaties waren:

1. **Grootste knelpunten eerst:** gericht op het aanpakken van de verkeerskundig ernstigste problemen met maatregelen die op die knelpunten de grootste bereikbaarheidswinst geven. Gericht op aanpak van de Beneluxcorridor, de Brienenoordcorridor, de stedelijke bereikbaarheid via OV (vooral Rotterdam Zuid) en de verkeersspanning tussen Rotterdam en Zoetermeer.
2. **Oplossingen in het stedelijk gebied.** maatregelen die vooral de bereikbaarheidsproblemen in de grootstedelijke gebieden oplossen, gericht op de stedelijke bereikbaarheid per OV, het ontvlechten van lokaal verkeer enerzijds en regionaal/nationaal verkeer anderzijds op de Ruit van Rotterdam en de verkeersspanning in de verstedelijkte gebieden tussen Rotterdam en Zoetermeer.
3. **Dubbel regionaal netwerk:** het netwerk zo inrichten dat voor elke regionale verbinding via weg of OV een volwaardige alternatieve verbinding bestaat. Dit principe maakt ook veel verschillende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Voor het wegennet twee mogelijkheden uitgewerkt:
  - a. Uitbreiding met een Welplaatverbinding, Blankenburgtunnel, N24 Maassluis-A13/16 en een N471 / N14 Rotterdam-Nootdorp-Leidschendam (ontwerpprincipes verbinden);
  - b. Uitbreiding met een Oranjetunnel, N54 en N16 Rotterdam-Zoetermeer-Leiden (ontwerpprincipes opschalen).
4. **Versterken onderliggend wegennet:** gericht op het aanvullen van ontbrekende delen van het regionaal en stedelijk wegennet om een volwaardig alternatief voor het HWN te zijn. In de grootstedelijke gebieden betekent dit concentratie van het autoverkeer op een beperkt aantal stedelijke hoofdwegen, in de gebieden buiten de grootstedelijke zones een wat dichter wegennet.

Bij de analyse zijn de pakketten en daarbinnen de individuele maatregelen beoordeeld op het effect op verkeer, milieu, maatschappelijke kosten en baten en bijdrage aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Parallel hieraan is in een participatietraject met burgers en organisaties uit de regio gekeken naar de wenselijkheid en het draagvlak van de diverse maatregelen.

## **5. Van vijf pakketten en het pakket optimalisering functioneren netwerk naar vijf prioritaire vraagstukken**

Uit de analyse van het pakket optimalisering functioneren netwerk en uit de analyse van de vijf pakketten bleek dat een aantal maatregelen meer, en een aantal maatregelen minder bijdraagt aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen. Uit het participatietraject kwam ook een voorkeur naar boven voor een aantal maatregelen. Enkele maatregelen hadden wel effect op de bereikbaarheid, maar tegen een dusdanig hoge prijs dat de maatschappelijke baten- kostenverhouding zeer ongunstig bleek.

Aangezien in elk van de vijf pakketten zowel effectieve als minder effectieve maatregelen bleken te zitten is geen selectie van één van de pakketten gemaakt.

In plaats daarvan is teruggekeerd naar de drie kernkwesties en is gekeken welke van de effectieve maatregelen het beste paste bij elk van de drie kernkwesties, en bij het karakter van de bereikbaarheidsproblemen. De maatregelen die al bij de vrij globale analyse van de pakketten niet effectief bleken te zijn, zijn niet verder in de beschouwing meegenomen. Dit waren:

Nr <sup>1</sup>	Maatregel	Belangrijkste reden om de maatregel niet verder mee te nemen
3	Stadstunnel Vijfsluizen-Vondelingenweg	Trekt nauwelijks verkeer, door hoge kosten en gering effect op bereikbaarheid niet effectief.
4	A4 Zuid	Verergerd problemen Beneluxcorridor en zeer hoge kosten. Heeft mogelijk pas toegevoegde waarde als probleem Beneluxcorridor is opgelost
5	Oostelijke Randweg Spijkenisse	Verergerd problemen Beneluxcorridor, alleen effect op lokaal verkeer Hoogvliet en Spijkenisse, geen bijdrage aan functioneren gehele netwerk.
6	Welplaatverbinding	Voor een deel van het verkeer in het havengebied effectief, maar fors negatieve effecten op natuur, landschap en geluid. Andere maatregelen hebben meer effect met minder negatieve effecten
8	N24	Voor zover er effect op verkeer is, zijn dat ongewenste effecten. Een N24 leidt tot verschuiving van verkeer van de A4 Delft-Schiedam naar de A13 door Overschie. Ook heeft deze weg sterk negatieve effecten landschap, cultuurhistorie, geluid en lucht.
15	Spoorverbinding Alexander-Schiedam	Effectief omdat tegen lage kosten een snelle verbinding tussen enkele economische concentraties binnen de regio wordt gerealiseerd. De maatregel past echter niet bij de systeemopzet van het Randstedelijk spoorwegnet van het reeds in uitvoering zijnde Programma Hoogfrequent Spoor.
16	HOV Tussengebied	Te weinig effect, voor de meeste partijen in het gebied hebben andere knelpunten prioriteit.
18	N38/N210/N219	Alleen oeververbinding Ridderkerk-Krimpen heeft effect op verkeer, verder oplossend vermogen voor bereikbaarheidsprobleem te gering, zelfs als zouden kosten veel lager zijn dan ze zijn.
19	A38	Zie N38/N210/N219, maar door hogere kosten en negatieve effecten op Krimpenerwaard nog aanzienlijk minder kosteneffectief.
25	N471 Noord	Verbeterd verkeerssituatie in het gebied, maar veroorzaakt verderop (A12) juist grotere problemen. Geen positief effect in regio Rotterdam. Wel in Haaglanden, maar contraproductief voor de daar gewenste ruimtelijk-economische structuur
27	N14	Geen positieve effecten in regio Rotterdam. Maatregel is vervolgens nog bekeken in de MIRT-verkenning Haaglanden. De N14 draagt bij aan de bereikbaarheid van de hele regio, maar de problemen op de A12 tussen Nootdorp en Den Haag worden groter. Sterk negatieve effecten op natuurwaarden, lucht en geluidhinder. Ook heeft de weg een ongewenst effect op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Haaglanden, het belemmert de binnenstedelijke verdichting doordat activiteiten naar het gebied rond de N14 trekken.
28	N16	De kosten zijn mede door deze problemen zeer hoog. Zie N14. Tevens doorkruist deze weg tussen Zoetermeer en Leiden het Groene Hart.
29	Parallelruit Rotterdam	Lost wel verkeersproblemen op de Ruit op, maar vraagt zeer ingrijpende lokale maatregelen (slopen van honderden woningen) en heeft negatieve effecten op geluid, luchtkwaliteit en leefbaarheid. Draagvlak afwezig.

<sup>1</sup> Deze nummers verwijzen naar de factsheets opgenomen in deel IV van de Plan-MER MIRT-verkenning Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar.

Zie ook de effectbeschrijving van deze maatregelen in deel IV van de Plan-MER MIRT-verkenning Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar.

De overgebleven maatregelen zijn bekeken op de bijdrage aan het oplossen van de drie kernkwesties World Port, World City en Metropoolregio. De uiteindelijke keuze is gebaseerd op het oplossend vermogen van maatregelen in specifieke delen van de regio, het draagvlak en de politieke voorkeur van de bestuurders die de vijf prioritaire projecten uiteindelijk hebben gekozen.

Aan de **westkant** van de Rotterdamse regio ging en gaat het vooral om het functioneren van het Rotterdamse havengebied, de Greenport Westland en de regionale relaties in de regio Den Haag-Rotterdam-Dordrecht. Al deze problemen komen samen in de A4 Beneluxcorridor en de A15 Maasvlakte-Beneluxplein. Gezien het relatief extensieve ruimtegebruik in het havengebied en Vorne-Putten bleken oplossingen gericht op verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en openbaar vervoer nauwelijks effect te hebben. De bereikbaarheidsproblemen op de Beneluxcorridor zijn bovendien zo groot dat het effect van deze oplossingen ruimschoots onvoldoende is. Alleen een nieuwe oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel heeft een substantieel effect op de vier belangrijkste doelen in dit gebied: de ontsluiting van het haven industrieel complex, de ontsluiting van het Westland, de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor en de ontwikkeling van de A4-corridor. Die oeververbinding zorgt bovendien voor een tweede ontsluiting van het Havengebied waardoor de robuustheid van het wegennet (alternatieve routes als een weg niet beschikbaar is) en de veiligheid van dit gebied aanzienlijk worden vergroot.

Voor de kernkwestie **World Port** is een Nieuwe Westelijke Oeververbinding daarmee de belangrijkste en meest urgente maatregel.

Aan de **oostkant** van de Rotterdamse regio spelen zowel de kernkwesties **World City** als de **Metropoolregio**. Het grootste probleem in dit gebied is de Brienenoordcorridor. Anders dan aan de westkant kenmerkt het patroon van verplaatsingen zich hier door zeer veel verschillende herkomsten en bestemmingen. Er is geen dominante verkeersstroom, de Brienenoordcorridor is een combinatie van zeer veel kleine stromen. Ingrepen in deze corridor zelf zijn weinig effectief of zeer moeilijk uitvoerbaar. Ingrepen elders in het netwerk blijken slechts zeer beperkt de Brienenoordcorridor te ontlasten. Soms leiden deze zelfs tot nieuwe problemen in het stedelijk gebied van Rotterdam, Capelle of Krimpen. Deze complexe situatie vroeg om nader onderzoek. Daarom is gekozen om eerst een nader onderzoek te doen naar effectieve maatregelen. Dit is het prioritaire project Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor, uitgevoerd in 2010–2011. Uitkomst was dat een aantal specifieke maatregelen op het gebied van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en herinrichting van de fysieke infrastructuur het meeste effect heeft. Die maatregelen worden nu in het programma Beter Benutten uitgevoerd. Dit is de reden dat Beter Benutten in de regio Rotterdam vooral gericht is op de (noord)oostkant van de regio, met name de gebieden rond de A20 Kleinpolderplein-Terbregseplein, de A16 Brienenoordcorridor en de Algeracorridor.

Waar dus aan de westkant gekozen is voor een grootschalige maatregel, is aan de oostkant gekozen voor een serie kleinschaliger maatregelen. In beide gevallen komt dit mede voort uit het verplaatsingspatroon.

Voor de kernkwestie **World City** is daarnaast gekozen voor verbetering van het OV-systeem, met daarbij de nadruk op Rotterdam Zuid. Dit is vormgegeven in het prioritaire project Kwaliteitssprong in ontwikkelingsopgave en OV Rotterdam Zuid.

Voor de kernkwestie **Metropoolregio** is de aandacht gericht op de relatie met de Zuidplaspolder, waar ten tijde van het Masterplan grootschalige ruimtelijke uitbreidingen waren voorzien en op verbetering van de achterlandverbinding met Utrecht en Duitsland via uitbreiding van de A20 oost.

Deze overwegingen hebben geleid tot de bestuurlijke keuze voor de vijf prioritaire projecten.

## **6. Verdere uitvoering van de vijf prioritaire projecten**

### **Kwaliteitssprong OV op Zuid.**

In 2010 en 2011 is dit project nader verkend. Conclusie hieruit was dat versterken van de verbindingen per openbaar vervoer, noord-zuid en oost-west, bijdraagt aan de gewenste sociaal-economische ontwikkeling van Rotterdam-Zuid en daarmee aan de kernkwestie World City. Het gaat met name om de oeverkruisende verbindingen binnen het stedelijk gebied van de Rotterdamse regio. Kansrijk binnen Rotterdam en vooral Rotterdam Zuid is vooral het ontwikkelen van een Zuidtangent in het Rotterdamse OV-net. Wel is geconstateerd dat de hoge investeringskosten en de beperkte netto groei van het OV-gebruik leiden tot een lage rentabiliteit van dit pakket. De maatregelen moeten daarom worden bezien in relatie met de ruimtelijke ontwikkelingen op Zuid, zoals Stadionpark, Hart van Zuid, Stadshavens, Zorgboulevard Lombardijen en de herstructurering van de oude stadswijken.

Uitgangspunt is ontwikkeling in drie stadia: tot 2020 een beperkte stedelijke ontwikkeling met een pakket aanloopinvesteringen (o.a. een Stedenbaanstation bij Stadionpark gericht op het verbeteren van bestaand OV, tot 2030 meer uitgebreide stedelijke groei met versterking van de noord-zuid verbindingen en/of de oost-westverbindingen en na 2030 een doorgroei tot een volledige noord-zuid en oost-weststructuur.

### **Herontwerp Brienoord- en Algeracorridor**

Conclusie van deze nadere verkenning was dat een structurele oplossing voor de problemen in deze corridor ligt in twee nieuwe oeververbindingen (tussen Krimpen-Ridderkerk en Kralingen-Feijenoord) als alternatieve route voor het lokale en regionale verkeer. Maatregelen in de vorm van een derde Brienoordbrug en A38 (beide als autosnelweg) lossen de verkeersproblemen onvoldoende op en zijn bovendien zeer kostbaar.

Voor beide projecten is vooruitlopend op structurele oplossingen een pakket aanloopinvesteringen samengesteld om de problemen te verlichten. Voorbeelden van zulke maatregelen zijn: mobiliteitsmanagement, dynamisch verkeersmanagement en vervoer over water (onder andere (fiets-)veren), maatregelen in het openbaarvervoernetwerk en een «stedenbaanstation» voor metro, bus en tram bij Stadionpark.

Dit pakket is ingebracht in het programma Beter Benutten. De uitvoering wordt gecoördineerd door de Verkeersonderneming, een samenwerkingsorganisatie van gemeente en stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat die door het slim gebruiken van infrastructuur, slim reizen en slim werken de bereikbaarheid in de regio Rotterdam op kortere termijn verbetert.

Omdat er vóór 2024 geen zicht is op financieringsmogelijkheden en deels door onduidelijkheid over gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, worden

een verdere uitwerking van Kwaliteitssprong OV op Zuid en nieuwe oeververbindingen voor de Brienenoord- en Algeracorridor nu niet voorbereid.

### **Netwerkverbeteringen**

In het najaar van 2011 hebben Rijk en regio afgesproken dat de projecten uit de projectenlijst netwerkversterkende maatregelen van voorjaar 2011, die niet zijn opgenomen in de Regionale Programma's Beter Benutten Rotterdam en Haaglanden, niet verder uit te werken. Een besluit over verdere uitwerking van deze netwerkversterkende maatregelen is aan de orde als zicht bestaat op financiering bij Rijk en regio.

### **A20 oost**

Mede door het sterk beperken van de ruimtelijke ontwikkelingen in de Zuidplaspolder is dit project minder urgent geworden. Rijk en regio streven er daarom naar in de periode 2020–2030 te starten met de realisatie van dit project, onder voorwaarde dat de andere 4 prioriteiten binnen de Zuidvleugel (Nieuwe Westelijke Oeververbinding, A4 passage en Poorten & Inprikkers, A13/A16 en de Rijnlandroute) binnen de financiële kaders kunnen worden gerealiseerd.

### **Nieuwe Westelijke Oeververbinding**

Rijk en regio hebben ervoor gekozen om in de periode voor 2024 een Nieuwe Westelijke Oeververbinding als eerste grote project te realiseren. De keuze om prioriteit te geven aan dit project ten opzichte van de andere projecten uit deze verkenning is gebaseerd op een combinatie van de volgende argumenten:

1. Urgentie van de bereikbaarheidsproblematiek;
2. Ruimtelijk-economische betekenis;
3. Bijdrage aan een robuust netwerk;
4. Het niet kunnen faseren via kleinere maatregelen op kortere termijn;
5. Draagvlak in de regio.

Deze argumenten zijn nader toegelicht in de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en NWO.