

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012

Nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 oktober 2011

Met uw brief van 29 september 2011 verzoekt u mij om mijn reactie op de door u ontvangen brief van de heer Bos inzake de Portway Rotterdam. Verder verzoekt u mij om, op het moment waarop ik de Kamer informeer over een voorkeursbeslissing, inzichtelijk te maken op basis van welke informatie en belangenafweging bepaalde varianten tijdens de besluitvorming zijn afgevallen.

Met deze brief geef ik u mijn reactie op de brief van de heer Bos en informeer ik u tevens over de stand van zaken omtrent het project A13/16. Vanzelfsprekend zal ik u bij elke voorkeursbeslissing inzichtelijk maken, op basis van welke informatie en belangenafweging bepaalde varianten tijdens de besluitvorming zijn afgevallen. Dit geldt uiteraard ook voor het nog vast te stellen standpunt voor de A13/16.

De Portway is in september 2009 als zienswijze ingediend. Met de opstellers van het plan is in het najaar van 2009 overleg gevoerd. Dit omdat de inspraakreactie vragen oproept en onduidelijkheden bevat. In dat overleg zijn vragen beantwoord en de onduidelijkheden weggenomen en is vastgesteld, dat enkele onderdelen van de Portway niet realistisch zijn. Die onderdelen zijn naar aanleiding van het overleg aangepast.

Om te komen tot een weloverwogen Standpunt is deze aldus bijgestelde Portway, hierna Portway-variant P (2009) genoemd, beoordeeld op technische aspecten, verkeerseffecten, effecten voor de leefbaarheid, kosten en doelbereik. Deze beoordeling is uitgevoerd door de bureau's, die ook betrokken waren bij de opstelling van de Trajectnota/MER A13/A16 .

De uitkomsten zijn beschreven in het rapport «Beoordeling Portway-variant t.b.v. beantwoording zienswijze BVHBB op A13/A16». Ik heb het rapport als bijlage 1 bij deze brief gevoegd.¹

Kort gezegd kan worden geconcludeerd, dat de Portway-variant P (2009):

- op drie van de vier doelstellingen niet of slechts in zeer beperkte mate voldoet;
- op vrijwel alle verkeerscriteria slechter scoort dan de A13/16;
- EUR 400 mln duurder is dan de A13/16;
- het woon- en leefmilieu in met name Overschie weliswaar sterk wordt verbeterd, maar de leefbaarheidsproblemen deels verplaatst worden naar Rotterdam Noord.

De voorlopige uitkomsten van deze beoordeling zijn in maart 2011 besproken met de opstellers van het plan.

Mede naar aanleiding van de uitkomsten van deze beoordeling hebben de opstellers hun plan in het voorjaar van 2011 substantieel bijgesteld.

Dit plan, hierna Portway 2011 genoemd, is door hen aan de betrokken bestuurders en de Tweede Kamer aangeboden.

Ik wil u hierbij graag wijzen op het feit, dat de Portway 2011 géén onderdeel uitmaakt van de Tracéwet-procedure. De inspraakprocedure is immers verstreken en de inspraakreactie is beoordeeld.

Maar uiteraard sluit ik niet mijn ogen voor mogelijk goede ideeën. Daarom is besloten om, ondanks het voorgaande, de Portway 2011 te bestuderen.

Daarbij is het plan vergeleken met de Portway-variant P (2009), om te kunnen bepalen of een volledige (externe) beoordeling van dit plan ook noodzakelijk is.

Op grond van de resultaten van de interne bestudering is voorts contact opgenomen met de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam. Dit om te onderzoeken hoe de regio tegen de Portway 2011 aankijkt. Vooral ook, omdat de Portway 2011, in tegenstelling tot de inspraakreactie, een aantal nieuwe wegen op het onderliggend wegennet bevat.

Op basis van het voorgaande is geconcludeerd dat:

- de Portway 2011 ten opzichte van zowel de Portway-variant P (2009) als de voorkeursvariant A13/A16 veel hogere kosten met zich mee brengt. De Portway 2011 kost circa EUR 2 500 mln, ten opzichte van circa EUR 1 000 mln voor de A13/16 en circa EUR 1 400 mln voor de Portway-variant P (2009);
- Het plan bevat enkele nieuwe verbindingen op OWN-niveau door een gebied waarvoor ruimtelijke plannen zijn vastgesteld, die hiermee niet stroken;
- de Portway 2011 uit het oogpunt van leefbaarheid rondom de A20 en de Molenlaan ontegenzeggelijk voordelen heeft ten opzichte van Portway-variant P (2009). Daartegenover staan echter veel hogere kosten en meer wezenlijke inpassingsopgaven, dan de Portway-variant P (2009).

Op grond van het rapport «Beoordeling Portway-variant ten behoeve van beantwoording zienswijze BVHBB op A13/A16», de beoordeling van de Portway 2011 door Rijkswaterstaat en na consultatie van de regio concludeer ik, dat er géén sprake is van een in overweging te nemen alternatief (voor de A13/16).

Het voorgaande betekent, dat er géén noodzaak is om de Portway 2011 verder verkeerskundig te optimaliseren.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het voorgaande betekent naar mijn mening ook, dat ik de Portway wel degelijk serieus heb betrokken bij de afweging.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd inzake de Portway.

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