

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen over de ontwerpstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, die de minister van Infrastructuur en Milieu op 3 april 2013 aan de Kamer heeft aangeboden (Kamerstuk 32 598, nr. 17).

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Inhoudsopgave

Inleiding
Economie en bereikbaarheid
Inpassing
Recreatie
Luchtkwaliteit
Kosten en tol

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met veel belangstelling kennisgenomen van de ontwerpstructuurvisie voor de bereikbaarheid van de regio Rotterdam. Het is volgens de leden van deze fractie van groot belang voor het verdienvermogen van Nederland dat de bereikbaarheid in deze regio flink verbeterd wordt. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding in de vorm van de Blankenburgtunnel is daarbij een grote prioriteit en staat expliciet in het regeerakkoord genoemd.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de ontwerpstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding en hebben nog een aantal vragen waarop ze de minister verzoeken in te gaan.

De leden van de PVV-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van de toegezonden stukken over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Niet alleen heeft de minister de toezegging ingetrokken om de Nieuwe Westelijke Oeververbinding tolvrij te maken voor personenvervoer, ook heeft de minister sindsdien geen enkele intentie meer gehad om samen met het bedrijfsleven te kijken naar reductie van de kosten. Hieruit blijkt wel dat het kabinet Rutte II de automobilist doelbewust op kosten jaagt.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de ontwerpstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met zorg kennisgenomen van de ontwerpstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Zij willen hierover graag enkele vragen stellen.

Economie en bereikbaarheid

De leden van de VVD-fractie vinden het goed te zien dat in de ontwerpstructuurvisie staat dat Rijk en Regio de aanleg van de Blankenburgtunnel als eerste grote project willen realiseren.

De leden van de VVD-fractie zien graag dat de minister kort weergeeft waarom het aanleggen van de Blankenburgtunnel als nieuwe westelijke oeververbinding essentieel is voor de bereikbaarheid van de stad Rotterdam in het algemeen en de Rotterdamse haven als economische mainport in het bijzonder.

De leden van de VVD-fractie benadrukken dat de Nieuwe Westelijke Oeververbinding voortvarend moet worden aangelegd, zodat op de kortst mogelijke termijn een betere ontsluiting van het havengebied en een meer robuuste verkeersstructuur in de regio Rotterdam gerealiseerd is. De leden van de VVD-fractie hebben naar aanleiding van de onderliggende documenten geen nadere vragen.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de invloed van de hellingsgraad van de tunnel op de doorstroming van het (vracht)verkeer.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister tevens om nader in te gaan op de implicaties die de aanleg van de A24 en Blankenburgtunnel heeft op de A20 bij Vlaardingen en het Kethelplein en de oplossingen om negatieve mogelijke implicaties verhelpen.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom er voor is gekozen om de Blankenburgtunnel in te delen in categorie C, voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Welke aanpassingen zijn er in het huidige plan nodig om de Blankenburgtunnel in te delen in groep A?

Tot slot vragen de leden van de PVV-fractie welke variant de meeste werkgelegenheid oplevert. De indirecte werkgelegenheidseffecten staan beschreven in de maatschappelijke kosten-batenanalyse, maar de leden van de PVV-fractie zouden ook duidelijkheid willen hebben over de directe werkgelegenheidseffecten. Graag een reactie.

De leden van de SP-fractie constateren dat de Oranjetunnel een positiever effect heeft op het zakelijk verkeer en het vrachtverkeer van en naar de Maasvlakte, terwijl het Botlekgebied meer profiteert van de Blankenburgtunnel. De leden van de SP-fractie vragen waarom de minister haar keuze voor de Blankenburgtunnel verkoopt als de oplossing om de Maasvlakte te ontsluiten, terwijl de minister in feite het Botlekgebied ontsluit en voor ontsluiting van de Maasvlakte zou moeten kiezen voor de Oranjetunnel. De leden van de SP-fractie constateren dat, zoals omschreven in de planmilieueffectrapportage *Rotterdam Vooruit*, er in de toekomst behoorlijk wat knelpunten ontstaan in de regio Rotterdam, zowel voor wat betreft de wegen als voor het openbaar vervoer. Deze leden constateren eveneens dat er in de verkeersanalyse diverse oplossingen zijn doorgerekend in vijf maatregelpakketten. De leden van de SP-fractie vragen of met de keuze van de minister om de Blankenburgtunnel aan te leggen in principe gekozen wordt voor de complete combinatie 3a. Betekent dat ook de aanleg van de N24 Maassluis – A13/16 en de N471/N14 Rotterdam – Nootdorp – Leidschendam alleen noodzakelijk zal zijn om de toekomstige verkeersproblemen op te lossen? Kan de minister ook aangeven hoe reëel ze de kans acht dat de oplossingen, die worden voorgelegd in de andere combinaties, in de toekomst ook noodzakelijk zullen zijn om de bereikbaarheid van de regio te garanderen? Aangezien dit onderzoek in 2009 is uitgevoerd, vragen de leden van de SP-fractie in hoeverre hier rekening gehouden is met de afname van het autogebruik. Zou, gezien deze ontwikkeling, een combinatie die meer gericht op het openbaar vervoer gericht is niet een betere keus zijn?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat in de ontwerpstructuurvisie in kwalitatieve zin wordt aangegeven dat de robuustheid van het wegennet toeneemt door de aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding doordat een nieuwe doorsnijding een extra parallelle route creëert. De mate van robuustheid van een nieuwe verbinding is echter ook kwantitatief aan te duiden, de methode hiervoor is beschreven in het rapport *De betekenis van robuustheid* van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (juli 2010). De robuustheid neemt echter niet automatisch toe bij het toevoegen van een extra doorsnijding, doordat hierdoor de verkeerssituatie complexer kan worden, waardoor de kans op incidenten toeneemt en het netwerk dus kwetsbaarder wordt. De leden van de PvdD-fractie vragen of er alsnog een kwantitatieve analyse gemaakt kan worden van de bijdrage van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding aan de robuustheid van het netwerk.

De leden van de PvdD-fractie constateren dat de probleemanalyse van bereikbaarheidsknelpunten die gemaakt is in *Rotterdam Vooruit* uitgaat

van het zogenoemde European Coördinaten-groei-scenario (EC-scenario). Dit scenario is inmiddels vervangen door de Welvaart en Leefomgevings-scenario's (WLO-scenario's). In het EC-scenario wordt uitgegaan van een hogere groei van de mobiliteit dan in het hoogste scenario (GE) van de WLO-scenario's. Deelt de minister de mening dat de feiten aantonen dat de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit achterhaald is? Zo ja, wat gaat zij hier aan doen?

De leden van de PvdD-fractie maken zich zorgen over de onzekerheid over de baten. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft onlangs gewaarschuwd dat investeren in infrastructuur risicovol is gezien de onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit (Balans voor de Leefomgeving, 2012). De maatschappelijke kosten-batenanalyse van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding laat zien dat de baten/kosten ratio van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding gunstiger wordt bij vijf jaar uitstel van de investeringen. Er kan ruim € 1 miljard bespaard worden als de Nieuwe Westelijke Oeververbinding niet nodig blijkt te zijn. Is de minister bereid de Nieuwe Westelijke Oeververbinding enige jaren uit te stellen, zodat bezien kan worden of de mobiliteit zal toenemen?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren lezen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse dat door de aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in 2020 circa 20 banen worden gecreëerd en dat dit aantal in 2040 oploopt tot circa 45 banen. In de studie naar regionale economische effecten (REES) wordt aangegeven dat als gevolg van de regionale economische ontwikkeling 500 arbeidsplaatsen ontstaan (GE-scenario). Het Economische Instituut voor de Bouw heeft aangegeven dat voor infrastructuurprojecten in zijn algemeenheid geldt dat een investering van € 100 miljoen in bouwprojecten 600 manjaren oplevert. NS berekent voor een investering van € 1 miljard in spoorinfrastructuur 10.000 banen. Deelt de minister de mening van de leden van de PvdD-fractie dat de werkgelegenheidseffecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding vele malen lager zijn dan die van een gemiddeld infrastructuurproject? Zo ja, is de minister bereid om meer te kiezen voor maatregelen op het gebied van het openbaar vervoer, zoals met de kwaliteitssprong Openbaar Vervoer Rotterdam-Zuid, in plaats van maatregelen op het gebied van asfalt?

Inpassing

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de stand van zaken met betrekking tot het bestuurlijk overleg tussen Rijk, provincie en gemeenten over de inzet van de € 25 miljoen, die met de aangenomen motie van het lid Kuiken over een rijksbijdrage voor de realisatie van de inpassingsvisie (Kamerstuk 33 400-A, nr. 30) gereserveerd is voor additionele inpassingsmaatregelen.

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer het besluit valt, welke inpassingsmaatregelen worden genomen en of de Kamer hierover wordt geïnformeerd.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om te bevestigen dat de kosten voor het verplaatsen van voorzieningen, als gevolg van de verbreding van A20, uit het projectbudget gefinancierd worden en niet uit de aanvullende € 25 miljoen voor compensatiemaatregelen.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister tevens om nader in te gaan op de omvang en locatie van de natuurcompensatie die zal plaatsvinden als gevolg van de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur. In de ogen van de leden van de PvdA-fractie horen ook de kosten hiervan binnen het reguliere projectbudget opgevangen te worden en niet vanuit de additionele inpassingsgelden te worden gefinancierd. De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de mogelijkheden om de landschappelijke impact (barrièrewerking omdat de A24 nog steeds minimaal 2 meter boven maaiveld ligt) van de

verdiepte ligging van de A24 tussen de Blankenburgertunnel en de A20 weg te nemen.

De leden van de SP-fractie maken uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding duidelijk op dat de twee varianten van de Oranjetunnel superieur zijn aan alle drie de varianten van de Blankenburgertunnel als het gaat om de effecten op de omgeving. De leden van de SP-fractie vragen waarom dit niet in waarden is uitgedrukt in tabel 4.1 *Kosten en baten van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding* en of de minister dit alsnog inzichtelijk wilt maken.

De leden van de SP-fractie merken op dat bewoners van Vlaardingen en Maassluis inmiddels een Volksbos hebben aangeplant op de plek die gereserveerd is voor de aanleg van de Blankenburgertunnel. De leden van de SP-fractie vragen hoe de minister met dit bos zal omgaan. Is zij het met deze leden eens dat de recreatieve waarde van het gebied fors versterkt kan worden met dit bos?

De leden van de PvdD-fractie zijn van mening dat mensen recht hebben op een gezonde leefomgeving en dat de natuur beschermd moet worden. De leden van de PvdD-fractie zien dat gekozen is voor de variant Blankenburgertunnel Krabbeplas West. Deze variant heeft verreweg de grootste negatieve effecten op de ecologische hoofdstructuur doordat deze het ecologische hoofdstructuur-gebied de Rietputten doorsnijdt. Voor de ecologische hoofdstructuur geldt echter het «nee, tenzij» regime. Deelt de minister de mening van de leden van de PvdD-fractie dat het tracébesluit voor de Blankenburgertunnel niet aan de wetgeving voor de bescherming van de ecologische hoofdstructuur voldoet? Zo ja, welke conclusies trekt zij hier uit? Kan de minister daarnaast aangeven wat het effect van de variant Blankenburgertunnel Krabbeplas West is op de internationale verplichtingen over het behoud van biodiversiteit? Zo nee, waarom niet?

Recreatie

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nadere informatie over de implicaties van de aanleg van de A24 en verbreding van de A20 op de recreatiefunctie van het gebied aan de Kamer te sturen.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de mogelijkheden om, als onderdeel van het project en in samenwerking met het waterschap, ook de recreatieve waarde van het gebied op te vergroten door de kwaliteit van het recreatiewater in de Krabbeplas te verbeteren.

Luchtkwaliteit

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nader in te gaan op de implicaties die aanleg van de A24 en Blankenburgertunnel heeft voor de luchtkwaliteit langs de A20 bij Vlaardingen en het behalen van de gestelde streefwaarden voor luchtkwaliteit op korte en lange termijn.

Kosten en tol

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister of het tolregime voor de Blankenburgertunnel ook voor buitenlandse automobilisten zal gelden en verzoeken de minister hier nader op in te gaan.

De leden van de PvdA-fractie hebben de voorkeur voor een tolheffings-systeem waarmee voertuigen zonder stoppen de tunnel kunnen passeren en verzoeken de minister om de Kamer te informeren over de mogelijkheden om tot een dergelijk tolsysteem te komen.

De leden van de PVV-fractie zouden graag willen weten waarom de gesprekken met het bedrijfsleven, en met name met het Havenbedrijf, gestaakt zijn. Dit was duidelijk toegezegd tijdens het algemeen overleg over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op 5 april 2012 (Kamerstuk 32 598, nr. 12). Graag een reactie.