

Vergaderjaar 2014–2015

34 151

Structuurvisie Calandbrug

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 9 februari 2015. De wens dat over de structuurvisie overleg gewenst wordt kan door of namens de Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 9 maart 2015.

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 februari 2015

In de brief van 4 juli 2013¹ bent u geïnformeerd over de start van de verkenningstudie Calandbrug. De verkenning wordt nu afgesloten met een besluit over de voorkeursoplossing, waarbij nog wel een voorbehoud wordt gemaakt vanwege de financiële haalbaarheid. Alleen met een grote bijdrage uit Europa (een zogenaamde TEN-T-subsidie) is er voldoende budget aanwezig om de voorkeursoplossing te realiseren. Het besluit wordt gepubliceerd in de bijgevoegde ontwerpstructuurvisie met als bijlagen de plan-MER (milieueffectrapport) en de MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse)². Aan u stuur ik tevens de second opinion op de MKBA die door het KiM is uitgevoerd³.

De voorkeursoplossing is het Theemswegtracé, waarbij het spoordeel van de Calandbrug wordt verlegd naar het zuiden. Dit besluit heeft ook de voorkeur van het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), de gemeente Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. HbR heeft voorgesteld het Theemswegtracé te realiseren en ik heb daarmee ingestemd. HbR beslist op basis van de financiële haalbaarheid uiterlijk eind 2015 definitief of het het Theemswegtracé zal aanleggen. De reden daarvoor en de afspraken die daarover zijn gemaakt, kunt u lezen in deze brief. Mocht HbR afzien van zijn voornemen, dan zal worden gekozen voor het alternatief om de Calandbrug grootschalig te renoveren.

De resultaten van de onderzoeken die tijdens de verkenningfase zijn uitgevoerd, zijn uitgebreid beschreven in de bijgevoegde ontwerpstructuurvisie. Daarin treft u ook de beoordeling aan van alle onderzochte kansrijke alternatieven en de overwegingen die hebben geleid tot het aanwijzen van het Theemswegtracé als voorkeursoplossing.

¹ Kamerstuk 33 400 A, nr. 108.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Verkenning problematiek Calandbrug

De Calandbrug is een stalen hefbrug over het Calandkanaal voor trein-, weg- en langzaam verkeer in het Rotterdamse havengebied. Het is een belangrijke schakel in de Havenspoorlijn, onderdeel van de Betuweroute, die het westelijk havengebied verbindt met het achterland. Voor de zeescheepvaart vormt de hefbrug de toegang naar de Britanniëhaven. De hefbrug bedient om en om het treinverkeer en de zeescheepvaart waarbij de zeescheepvaart, mede vanwege de nautische veiligheid, voorrang heeft. De Calandbrug bereikt omstreeks 2020 het einde van haar technische levensduur.

De verkenningstudie had als doel te onderzoeken of in plaats van de noodzakelijke omvangrijke renovatie er alternatieven zijn die naast het levensduurprobleem ook een oplossing bieden voor het verwachte capaciteitsknelpunt voor het treinverkeer.

Voorkeursoplossing: Theemswegtracé

In overleg met HbR, de gemeente Rotterdam en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag is besloten de voorkeur te geven aan het zogenaamde Theemswegtracé. Rijkswaterstaat en ProRail hebben aangegeven het hiermee eens te zijn.

De voorkeursoplossing behelst de verlegging van de spoorbrug en een deel van de Havenspoorlijn naar het zuiden, waardoor scheepvaart van en naar de Britanniëhaven en treinverkeer over de Havenspoorlijn elkaar niet meer kruisen. Het nieuwe tracé loopt grotendeels langs de Theemsweg in de Britanniëhaven. In de bijgevoegde ontwerpstructuurvisie staat een uitgebreide beschrijving en een plaatje met het tracé.

Het Theemswegtracé lost het levensduurprobleem van de Calandbrug op en brengt de capaciteit op het niveau van de Betuweroute. Bij een toenemend aantal brugopeningen zou de capaciteit van de Calandspoorbrug met name tijdens de spitsuren worden beperkt. Bovendien kan de achter de brug liggende Britanniëhaven – waar een aantal van zeescheepvaart afhankelijke bedrijven is gevestigd – zich in de toekomst onbelemmerd ontwikkelen.

De aanleg van het Theemswegtracé past in de ontwikkeling van de Betuweroute waarvoor nu ook het derde spoor in Duitsland wordt aangelegd. Hierdoor kan de capaciteit van de Betuweroute ten volle worden benut. De plannings van de aanleg van het derde spoor en het Theemswegtracé zullen waar nuttig en mogelijk op elkaar worden afgestemd.

De voorkeursoplossing zal worden gerealiseerd door HbR, tenzij uiterlijk in december 2015 blijkt dat voor HbR dit project financieel niet haalbaar is. De dekking van het projectbudget is namelijk voor een deel afhankelijk van de aan te vragen bijdrage bij de Europese Commissie (de zogenaamde TEN-T-subsidie uit het infrastructuurfonds van het CEF)⁴. Indien HbR afziet van de aanleg van het Theemswegtracé, zal worden teruggevallen op het Nulalternatief in de verkenning: de Grootchalige renovatie, die door ProRail zal worden uitgevoerd.

De ontwerpstructuurvisie bevat de keuze voor het Theemswegtracé. De haalbaarheid van de aanleg van dat tracé is echter niet zeker, maar hangt voornamelijk af van het verkrijgen van voldoende TEN-T-subsidie. De voorkeursbeslissing kan niet worden uitgesteld totdat er hierover duidelijkheid is: een besluit nu is noodzakelijk om een maximale bijdrage

⁴ TEN-T: Trans-European Network for Transport; CEF: Connecting Europe Facility.

vanuit Europa te kunnen verkrijgen. Die kans blijkt groot te zijn: de Calandbrug vormt een belangrijk onderdeel van het door Europa aangewezen kernnetwerk in de grootste haven van Europa. Voorts wordt de goede kans op een bijdrage bevestigd in de gesprekken die in Brussel zijn gevoerd. Om deze redenen acht ik het verantwoord om de voorkeursoplossing Theemswegtracé op dit moment te presenteren. Op deze wijze kan ik de buitenwereld een eenduidig en verdedigbaar besluit voorleggen, zoals de Tracéwet dat voorschrijft.

Aanleg Theemswegtracé door Havenbedrijf Rotterdam

Op de begroting van mijn departement is een budget beschikbaar van € 157 mln. om de Calandbrug grootschalig te renoveren. Over dit besluit bent u geïnformeerd in mijn brief van 4 juli 2013⁵. De investeringskosten voor het Theemswegtracé zijn in de verkenning geraamd op € 366 mln. (incl. btw). Daarvoor heb ik geen budget beschikbaar. Bovendien kan ik de inzet van extra rijksmiddelen niet verantwoorden. De MKBA laat zien dat alleen in het Hoge Groeiscenario de baten voor Nederland hoog genoeg zijn om de kosten te legitimeren. TNO heeft begin 2014 in een plausibiliteitsstudie voor de Calandbrug aangegeven dat het op dit moment minder plausibel is om van dat hoge scenario uit te gaan.

HbR hecht veel waarde aan de realisatie van het Theemswegtracé en heeft mij voorgesteld om de realisatie van dit tracé op zich te nemen. HbR heeft mede vanwege de relatie met betrokken partijen in het havengebied een goede uitgangspositie en kan het Theemswegtracé op efficiënte wijze realiseren. Het voorstel komt erop neer dat HbR voor eigen rekening en risico het Theemswegtracé zal aanleggen. HbR verbindt aan het voorstel een aantal voorwaarden. De belangrijkste daarvan is dat HbR uiterlijk in december 2015 het voorstel kan terugtrekken, wanneer mocht blijken dat de aanleg van het Theemswegtracé voor HbR financieel onhaalbaar is. Dat is vooral afhankelijk voor het verkrijgen van voldoende TEN-T-subsidie. De voorwaarden zijn legitiem en met HbR zijn afspraken gemaakt over de vormgeving van deze constructie.

Ik ondersteun kortom het voorstel van HbR en zal een vaste bijdrage leveren aan HbR voor de financiering van de aanleg van het Theemswegtracé. De vaste bijdrage voor dit project is het bedrag van € 157 mln. dat is gereserveerd voor de Grootschalige renovatie van de Calandbrug. Met de aanleg van het Theemswegtracé wordt immers ook het doel gerealiseerd dat met de Grootschalige renovatie bereikt zou worden. Een deel van mijn bijdrage is bestemd voor de renovatie van de toekomstige Calandwegbrug: na verwijdering van het spoordeel van de brug blijft immers de wegbrug gehandhaafd.

Met deze constructie wordt een goede toekomstvaste oplossing mogelijk gemaakt voor de problematiek van de Calandbrug. Die oplossing is niet alleen goed voor het Rotterdamse havengebied, maar draagt ook bij aan mijn ambities voor de groei van het goederenvervoer via het spoor, het maximale gebruik van de Betuweroute en de bevordering van groei van de mainport Rotterdam in het algemeen en de doelen voor het spoorgoederenvervoer opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda in het bijzonder.

⁵ Kamerstuk 33 400 A, nr. 108.

TEN-T-bijdrage

Aanleg van het Theemswegtracé is bij uitstek een Europees belang. De Calandbrug ligt op het door Europa beschreven kernnetwerk – de Betuweroute is voor drie van de negen benoemde Europese spoorgoederencorridors het begin- en eindpunt. Dat Europees belang is zichtbaar in de MKBA, waarin is uitgerekend dat de Europese baten groter zijn dan de Nederlandse, waardoor de MKBA-score beter is. De Europese Commissie erkent het belang gezien de toekenning van de maximale TEN-T-bijdrage van 50% van de geraamde studiekosten voor de Calandbrug.

Het ligt mede hierom in de rede dat ook voor de realisatie van het Theemswegtracé een TEN-T-bijdrage toegekend zal worden. Met een voldoende grote bijdrage kan HbR het budget sluitend maken en het Theemswegtracé aanleggen. HbR is verantwoordelijk voor de inhoud en het opstellen van aanvraag van de TEN-T-bijdrage; de gemeente Rotterdam, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en IenM werken eraan mee om deze aanvraag zo goed mogelijk vorm te geven. Zodra blijkt dat met de Europese bijdrage het beschikbare budget onvoldoende is, treedt HbR in overleg met de gemeente Rotterdam, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en mij om te bezien of het noodzakelijk is om terug te vallen op de Grootchalige renovatie.

Juridische vormgeving

Het Theemswegtracé zal deel gaan uitmaken van de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Normaliter legt ProRail HSWI aan. De Spoorwegwet geeft ook de mogelijkheid dat een ander werkt aan de HSWI, deze wijzigt of nieuwe HSWI aanlegt, mits daartoe een vergunning wordt verleend door ProRail.

De verkenningsfase is ingericht op basis van de Tracéwet en de procedure die deze wet voorschrijft zal ook in de realisatiefase worden gevolgd. Dat betekent dat ik nog een ontwerp- en definitief tracébesluit zal vaststellen.

Garantie kwaliteit Theemswegtracé

Het is van essentieel belang dat het Theemswegtracé voldoet aan alle eisen die ProRail als beheerder stelt aan de HSWI in het algemeen en aan de Betuweroute in het bijzonder. HbR werkt dan ook samen met ProRail aan dit project. HbR en ProRail hebben sluitende afspraken gemaakt over de borging van de kwaliteits- en veiligheidseisen die ProRail stelt aan de HSWI. ProRail is zo in staat om het Theemswegtracé in beheer te nemen zodra HbR het aan ProRail overdraagt.

Terugvaloptie grootschalige renovatie

Als het Theemswegtracé onverhoopt toch niet kan worden gerealiseerd, wordt de structuurvisie ingetrokken. Ik neem dan een nieuw besluit: de voorkeursoplossing zal dan het Nulalternatief van de verkenning zijn, de Grootchalige renovatie.

De Grootchalige renovatie houdt in dat de huidige Calandbrug grootchalig wordt gerenoveerd zodat de levensduur ervan met minimaal 50 jaar wordt verlengd. Het hiervoor gereserveerde budget van € 157 mln. is daarvoor voldoende. De renovatie zal zo worden uitgevoerd dat de door bewoners van Rozenburg ervaren geluidshinder zoveel mogelijk wordt gereduceerd.

Indien HbR uiterlijk december 2015 besluit niet over te gaan tot aanleg van het Theemswegtracé, krijgt ProRail de opdracht om de Calandbrug grootschalig te renoveren. De periode daarna volstaat om voor 2020 klaar te zijn.

Voor het capaciteitsknelpunt voor het treinverkeer dat in de toekomst mogelijk zal ontstaan, zal ik met alle betrokken partijen, inclusief de zeescheepvaart, op zoek gaan naar een alternatieve oplossing.

Vervolgtraject

De bijgevoegde ontwerpstructuurvisie wordt op korte termijn ter inzage gelegd tot ongeveer eind maart 2015. Daarna worden de binnengekomen reacties verwerkt en de structuurvisie definitief gemaakt. Uiterlijk in december 2015 zal ik u informeren over het besluit van HbR om wel of niet over te gaan tot realisatie van het Theemswegtracé.

Het eerstvolgende formele besluit over het Theemswegtracé zal het ontwerptractébesluit zijn in de eerste helft van 2016. Deze planning is haalbaar, aangezien HbR bij het ter inzage leggen van de ontwerpstructuurvisie meteen start met de planstudie.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld