

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

120

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *stand van zaken rondom de studie Rotterdam Vooruit en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding* (ingezonden 28 mei 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 4 oktober 2010). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2859.

Vraag 1

Kent u de brief van de burgemeesters van de gemeenten Schiedam, Midden-Delfland, Vlaardingen en Maassluis over het Masterplan Rotterdam Vooruit?¹

Antwoord 1

Ja. Inmiddels is door mijn Randstad Urgent partner, de portefeuillehouder van de stadsregio Rotterdam, gesproken met de betreffende gemeentelijke bestuurders over het vervolgproces.

Vraag 2, 3 en 4

Deelt u de mening dat de Oranjetunnel en Blankenburgtunnel in het masterplan worden vergeleken op basis van 5 onvergelykbare maatregelenpakketten en dat daardoor in de vergelijking van de investeringskosten² een rooskleuriger beeld ontstaat van de Blankenburgtunnel ten opzichte van de Oranjetunnel? Zo nee, waarom niet?

Deelt u de mening dat in het masterplan de gevolgen en risico's voor natuur en (kwetsbare) landschappen nauwelijks verwoord zijn en de structurerende werking van beide nieuwe verbindingen voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling onderbelicht is? Deelt u de mening dat de Oranjetunnel zich juist op deze punten in positieve zin onderscheidt van de Blankenburgtunnel?

Deelt u de mening dat in het masterplan al wordt voorgesorteerd op een keuze voor de Blankenburgtunnel?

Antwoord 2, 3 en 4

De functie van het Masterplan Rotterdam Vooruit is de eerste stap van de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit. Het geeft een overzicht van mogelijke maatregelenpakketten, die een oplossing moeten bieden voor de bereikbaar-

¹ Brief d.d. 6 april 2010 met kenmerk 2010-1183.

² Bron: Besluiten van het BO-MIRT, 29 oktober 2009.

heidsknelpunten in de regio Rotterdam, randvoorwaardelijk voor het voorgenomen beleid op het gebied van ruimte en economie in het gebied. In het Masterplan zijn de effecten van vijf maatregelenpakketten onderzocht. In twee pakketten kwam een Blankenburgtracé voor, in één een Oranjetracé. De effecten op het verkeer (en de investeringskosten) zijn echter ook voor beide tracés afzonderlijk bekeken, waardoor naast een vergelijking van de vijf maatregelenpakketten als geheel ook een directe vergelijking tussen het Blankenburg- en het Oranjetracé mogelijk is.

In de vijf oplossingspakketten zijn de volgende accenten aangebracht: grootste knelpunten eerst, oplossingen in het stedelijk gebied, een dubbel regionaal netwerk (twee varianten) en het versterken van het onderliggend wegennet.

In de onderzoeken kwam het Blankenburgtracé verkeerskundig met het beste resultaat voor de ontlasting van de Beneluxcorridor en de doorstroom op de A4-corridor. De gevolgen en risico's voor natuur en landschap en de structurerende werking voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling zijn in de aanloop naar het Masterplan op hoofdlijnen bekeken.

Op basis van het Masterplan Rotterdam Vooruit, de onderliggende studies en consultatie van de regio is in het BO MIRT van het najaar 2009 besloten het Blankenburgtracé en het Oranjetracé verder te onderzoeken. De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 3 december 2009, 32 123 A, nr. 19 over de uitkomsten en afspraken van de bestuurlijke overleggen MIRT.

Voor een volwaardige vergelijking is uiteraard meer informatie noodzakelijk dan in het Masterplan is opgenomen. Deze beide tracés worden nu gelijkwaardig en integraal vergeleken op alle aspecten. Bereikbaarheid en verkeer, behoud van de groene omgeving, ruimtelijke effecten en ruimtelijk-economische effecten maken onder meer deel uit van deze onderzoeken. Zodra deze informatie voor beide tracés beschikbaar is, kan een bestuurlijke voorkeursrichting worden bepaald.

Welke van de twee tracés op deze onderwerpen de beste oplossing is, kan nog niet worden geconcludeerd. De keus voor de tunnelvariant (Blankenburg-tunnel of Oranjetunnel) kan pas plaatsvinden als alle feiten op tafel liggen.

Vraag 5

Welke stakeholders zijn uitgenodigd voor de stakeholders bijeenkomst van medio mei 2010 over de nieuwe westelijke oeververbinding? Waren de aanwezigen een voldoende afspiegeling van de belanghebbenden in de regio?

Antwoord 5

De stakeholders bijeenkomsten hebben plaatsgevonden op 20 en 21 april 2010 en hadden informeel karakter. Voor de bijeenkomsten waren uitgenodigd:

Waterschap Hollandse Delta, Provincie Zuid-Holland, Stadsregio's Rotterdam en Haaglanden, Gemeenten Westvoorne, Hellevoetsluis, Spijkenisse, Bernisse, Albrandswaard, Brielle, Oud-Beijerland, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Westland, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Den Haag, deelgemeenten Hoek van Holland, Hoogvliet en Rozenburg, Ministeries VROM en V&W, IKV Ondernemend Vlaardingen, LTO Noord Glaskracht, LTO Glaskracht, LTO Glaskracht Westland, Havenbedrijf Rotterdam, Deltalinqs, KvK Rotterdam, Flora Holland, VNO-NCW west, Kernoverleg Maasdijk, EVO, TLN, Milieufederatie, Beheersstichting Loswal «de Bonnen», ondernemersvereniging Hoek van Holland, Businessclub Hoek van Holland, Stena Line, VDB en DSM. Aan de aanwezige partijen is nadrukkelijk gevraagd de lijst van te betrekken stakeholders verder aan te vullen ten behoeve van het vervolg. Mijn RU partner en ik betrekken een brede groep stakeholders bij het proces richting besluitvorming, die naar onze mening een voldoende afspiegeling zijn van de belanghebbenden in de regio.

Vraag 6

Is het waar dat één van de aanwezigen heeft voorgesteld de bijeenkomst op een ander moment opnieuw te organiseren in aanwezigheid van de relevante stakeholders? Is het waar dat dit verzoek in verband met de haast om te komen tot besluitvorming niet is gehonoreerd?

Antwoord 6

Door een van de aanwezigen is deze vraag gesteld. Samen met mijn RU partner werk ik aan een zorgvuldig proces met betrokkenheid van alle stakeholders. Een zorgvuldige aanpak en het stapsgewijs meenemen van alle partijen in het proces staan hierbij voorop. Bij de stakeholderbijeenkomsten in april ging het om informerende bijeenkomsten en een eerste inventarisatie van de lokale belangen. Alle stakeholders en overige belanghebbenden krijgen nog gelegenheid te reageren en zienswijzen in te brengen op de projectplannen. Eind juni zijn burgers op verschillende informatieavonden breed geïnformeerd. Betreffende overheden en maatschappelijke partijen worden regelmatig op maat geïnformeerd over de inhoud en het procesverloop van het project. Ook zijn maatschappelijke partijen uitgenodigd mee te denken over de inpassing van de beide hoofdtracés tijdens de inpassingsateliërs die op 25 mei en 1 juni 2010 hebben plaatsgevonden. Ik wijs er op dat volgend op dit informele en informerende traject er na de aankondiging van de structuurvisie ook een regulier formeel inspraaktraject plaats zal vinden.

Vraag 7

In hoeverre voldoet de verkenning Rotterdam Vooruit en specifiek de studie naar de nieuwe westelijke oeververbinding momenteel aan de adviezen van de commissie Elverding³, namelijk dat sprake moet zijn van een brede verkenning, resulterend in een voorkeursbesluit waarbij (1) zoveel mogelijk maatschappelijke partijen betrokken zijn, (2) alle alternatieven op tafel komen en (3) integraal wordt gekeken naar zowel mobiliteit als ruimtelijke ordening?

Antwoord 7

De Verkenning Rotterdam Vooruit, waarvan de verkenning naar de Nieuwe Westelijke Oeververbinding deel uitmaakt, is officieel gestart in oktober 2008. Op dat moment zijn over deze verkenning ook in het Randstad Urgent programma bestuurlijke afspraken vastgelegd. Gezien het belang dat werd gehecht aan het project Rotterdam Vooruit is toen besloten om de reeds gestarte verkenning zoveel mogelijk langs de lijnen van de aanbevelingen van de Commissie Elverding uit te voeren. Daarbij wordt aangetekend dat gezocht wordt naar een zorgvuldige combinatie van het oude en het nieuwe regime aangezien het huidige juridische kader nog niet in lijn is met de «sneller en beter» aanpak.

Onlangs werd in de motie van de leden Dijksma en Wiegman-Van Meppelen Scheppink de regering verzocht bij de NWO de aanbevelingen van Elverding ter harte te nemen. Ik heb de motie in het VAO MIRT van 23 juni jl. aange-merkt als ondersteuning van beleid. Bij de tweede fase van de verkenning naar de nieuwe westelijke oeververbinding, gestart na het BO MIRT van het najaar 2009, wordt gewerkt in de geest van het advies Sneller en Beter van de Commissie Elverding en met inachtneming van de reeds gemaakte bestuurlijke afspraken over de doorlooptijd van de verkenning en de afgesproken momenten van besluitvorming.

Belanghebbende overheden en maatschappelijke organisaties worden regulier betrokken bij het proces om te komen tot een voorkeursbeslissing. Over de resultaten van de onderzoeken vindt met de omgeving overleg plaats alvorens er een Voorkeursbeslissing wordt genomen over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

³ Kamerstuk 29 385, nr. 18.