

Vergaderjaar 2010–2011

32 598

Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 17 december 2010. De wens dat over de structuurvisie overleg gewenst wordt kan door of namens de Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 14 januari 2011.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 december 2010

Ik ben voornemens om een rijksstructuurvisie op te stellen conform artikel 2.3, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening. Onderwerp van deze rijksstructuurvisie is de bereikbaarheid van de regio Rotterdam, met de keuze voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding als eerst voorziene stap. Met deze brief overleg ik u een beschrijving van de inrichting van de voorgenomen structuurvisie.

De aankondiging van de voorbereiding van de rijksstructuurvisie zal binnenkort worden gepubliceerd in de Staatscourant en in een selectie van landelijke dagbladen. Hierin wordt aangegeven dat eenieder de mogelijkheid zal krijgen om zijn zienswijze over het voornemen naar voren te brengen.

Politiek-Bestuurlijke achtergrond

In het BO-MIRT van 10 november jl. heb ik met de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam afgesproken dat ik het formele traject voor een rijksstructuurvisie «Bereikbaarheid regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding» zal starten. Ik heb u over de uitkomsten van het BO-MIRT per brief geïnformeerd op 29 november 2010 (kamerbrief 32 500 A, nr. 12).

De afgelopen jaren hebben genoemde partijen in de MIRT-verkenning «Rotterdam Vooruit» onderzocht wat de bereikbaarheidsknelpunten in de Rotterdamse regio zijn en welke kansen en ontwikkelingen denkbaar zijn om deze regio duurzaam bereikbaar te maken en te houden voor zowel de middellange- (tot 2020) als de lange termijn (2030–2040). Daarbij is nadrukkelijk rekening gehouden met de opgaven van rijk en regio op het gebied van ruimtelijke, economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling. De verkenning is in lijn met het kabinetsstandpunt commissie Elverding uitgevoerd. De MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit leidde eind 2009 tot de vaststelling van een «Masterplan Rotterdam

Vooruit», waarover u in de BO-MIRT-brief van 16 november 2009 reeds bent geïnformeerd.

Uit de verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat er na 2020 grote bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio zullen blijven bestaan, met name op de Rotterdamse Ruit. Tevens is geconstateerd dat de aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (ten westen van de Beneluxtunnel) een zeer belangrijke stap vormt bij het oplossen van (een deel van) deze problematiek. Daarom is er tijdens het BO-MIRT van 10 november jl. voor gekozen om in de rijksstructuurvisie een voorkeurbeslissing over deze nieuwe verbinding op te nemen. Daarnaast zijn er tijdens hetzelfde BO-MIRT afspraken gemaakt over vervolgonderzoek naar oplossingen voor andere knelpunten in het netwerk: de uitbreiding van het OV naar Rotterdam-Zuid, het herontwerp van de Brienoord- en Algeracorridor, de A20 en de A15.

Inrichting Rijksstructuurvisie

De rijksstructuurvisie krijgt de titel «Bereikbaarheid regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding». Deze structuurvisie dient ter verankering van het bovengenoemde Masterplan en vormt een ontwikkelingsvisie op duurzame bereikbaarheid die past bij de ruimtelijke, economische en sociaal-maatschappelijke opgaven in deze regio. De rijksstructuurvisie zal een beeld schetsen van de opgaven waarvoor het rijk en de regio gesteld staan in relatie tot de bereikbaarheid van de regio. Op basis daarvan worden de onderzochte vraagstukken en oplossingsrichtingen in de regio Rotterdam beschreven en gemotiveerd.

De procedure voor de rijksstructuurvisie wordt tevens doorlopen om bij voldoende zicht op bekostiging, conform het MIRT spelregelkader te komen tot een voorkeursbeslissing voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

De Nieuwe Westelijke Oeververbinding kent drie doelstellingen:

- Het oplossen van capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor;
- Het verbeteren van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex en de verbinding tussen deze Mainport en de Greenport Westland verbeteren;
- Het ondersteunen van de ontwikkeling van de A4 als bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel.

De uiteindelijke keuze voor een voorkeursalternatief voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding zal in de rijksstructuurvisie duidelijk worden omschreven en gemotiveerd.

Eventuele oplossingsrichtingen voor andere knelpunten in het netwerk kunnen na besluitvorming worden vastgelegd via de geëigende procedures, afhankelijk van de gekozen maatregelen of pakketten. De rijksstructuurvisie kan te zijner tijd als grondslag voor dergelijke besluiten dienen.

De rijksstructuurvisie zal ook een realisatieparagraaf bevatten waarin wordt omschreven hoe het Rijk en zijn partners de uitkomsten van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit denken te realiseren.

Conform de Wet milieubeheer/Besluit milieueffectrapportage wordt er bij de structuurvisie een Milieueffectrapport voor plannen, kortweg plan-MER, opgesteld.

Daarbij zal het plan-MER dat in 2009 is opgesteld voor het Masterplan Rotterdam Vooruit worden geactualiseerd.

Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Omdat voor de tracékeuze van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding een gedetailleerder inzicht in leefbaarheidseffecten vereist is, zal een hiervoor een plan-MER worden opgesteld. Op basis van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de inspraak hierop zal de plan-MER voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding worden uitgewerkt ter ondersteuning van de besluitvorming over een voorkeursalternatief in het najaar van 2011. Dit voorkeursalternatief zal na besluitvorming en voldoende zicht op bekostiging worden uitgewerkt in de procedures van de Tracéwet en/of de Wet ruimtelijke ordening, conform het kabinetsstandpunt Commissie Elverding.

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