

Vergaderjaar 2011–2012

32 598

Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 10

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 april 2012

Hierbij beantwoord ik de vragen die uw Kamer op 18 april jl. heeft gesteld over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding bij Rotterdam.

- Kan de minister een (globale) schets geven op een kaart van het alternatief dat mogelijk wordt met de extra € 55 miljoen, zoals bepleit door de CDA-fractie, en daarbij aangeven welk gedeelte van het tracé overdekt zal zijn en welke niet?
- Klopt het dat dit op grond van de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen iets minder dan 600 meter zal zijn?
- Klopt het dat daarmee zo een 75 procent van het traject tussen de aansluiting op de A20 en de tunnelingang niet overdekt zal zijn en dat er geen sprake is van een langere ononderbroken tunnel?

Antwoord:

Zoals ik uw Kamer op 22 maart 2012 heb geantwoord in vraag 24 (Kamerstuk 32 598, nr. 8), is de verdiepte ligging tussen het spoor en de aansluiting van de uitvoeger van het Blankenburgtracé met de A20. Ik heb daarbij aangegeven dat het mogelijk is om dit deel te overkappen voor een bedrag van ordegrootte € 80 mln. Het gaat hiermee om circa 600 meter op een totaaltraject van 2,5 kilometer (ongeveer een kwart van het traject op de Noordoever; zie bijlage 1 met kaart¹). Dit is de maximale lengte waarover de verdiepte ligging kan worden overkapt om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te vergroten. Verder door naar de A20 kan niet vanwege de in- en uitvoeringen die buiten de tunnel moeten liggen om redenen van verkeersveiligheid.

- Klopt het dat deze variant ter hoogte van de Rietputten niet overdekt zal zijn in verband met de kruising van de kanteldijk?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Antwoord:
Ja.

- Welke contacten zijn er geweest tussen u en de betrokken gemeenten over dit nieuwe alternatief sinds de eerste termijn van het algemeen overleg?
- Klopt het dat u de gemeenten, ondanks aandringen, geen informatie wil verstrekken en dat u een afspraak op woensdag 18 april hebt geannuleerd?

Antwoord:

De gemeenten hebben aangegeven na het debat met uw Kamer afspraken te willen maken over de vervolgaanpak. Nadat het aanvankelijke debat gepland was op 5 april, zijn afspraken met gemeenten gepland gericht op het vervolgproces. Omdat het debat nog niet afgerond is, zijn deze afspraken na contact met de gemeenten uitgesteld. Met de gemeente Vlaardingen heeft contact plaatsgevonden.

- Heeft er inmiddels een gesprek plaatsgevonden tussen u en de initiatiefnemer van de boortunnelvariant, de heer Bandringa, over zijn definitieve rapport d.d. 20 februari 2012? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, er is telefonisch contact geweest met de heer Bandringa. Daarin is aan hem aangeboden om de beelden over de gang van zaken met elkaar te wisselen. De heer Bandringa heeft aangegeven met name inhoudelijk over het voorstel te willen praten. Aangezien zijn voorstel reeds inhoudelijk is getoetst, zijn mijn medewerkers op dit verzoek niet ingegaan.

- Kunt u puntsgewijs ingaan op de argumenten in hoofdstuk 3 (Bevindingen Witteveen + Bos op Beoordeling Rijkswaterstaat) van het rapport «Visie op de geboorde Blankenburgtunnel» d.d. 21 maart 2012?

A: Hellingspercentages

De hellingspercentages voldoen aan de NOA. De maximale toegepaste helling in de verbinding Maasvlakte-tunnel (fly-over) is 6%. Dit voldoet aan de waarde van tabel 3.18 op pag. 3–30 van de NOA. Het betreft een verbindingsweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/u. Dit blijkt tevens uit het horizontaal alignement ($R_h = 300$ m). Daarnaast is deze helling in een neergaande rijstrook, zodat er geen invloed is op de doorstroming en veiligheid door snelheidsterugval van vrachtverkeer.

Antwoord:

Strikt genomen kan een ontwerp mogelijk op elk onderdeel afzonderlijk aan de normen voldoen. Het gecombineerde effect, in dit geval van hoge hellingspercentages, krappe boogstralen, een onrustig wegbeeld in de tunnel als gevolg van weefbewegingen / splitsingen en een overgang van tunnel naar open weg, levert een totaalresultaat dat ongewenst is vanuit veiligheidsoogpunt.

De fysieke aanleiding voor de krappe ruimte op de zuidoever wordt met name veroorzaakt door de aanwezige leidingenstraat. In het rapport van 20 februari zegt de heer Bandringa dat de leidingen niet verlegd worden. In het rapport van W+B worden de leidingen wel (2 meter omhoog) verlegd. Zie verder hierover de volgende vraag.

B. Verleggen van kabels en leidingen

Wij delen de visie van RWS dat het verleggen van de kabels en leidingen onvoldoende is beschouwd in de rapportage en raming van Bandringa.

Dit risico dient op korte termijn concreet te worden gemaakt door nader onderzoek. De aangegeven fors langere doorlooptijd kan worden beheerst door tijdig overleg te voeren met de leidingeigenaren en verleggingsplannen voor te bereiden. In deze fase van het project is hiervoor nog voldoende tijd.

Antwoord:

Het proces rondom de leidingenstraat is zowel qua tijd als geld moeilijk beheersbaar, vanwege het aantal eigenaren (15) en het belang van de leidingen. Niet bekend is of leidingen gedurende de werkzaamheden afgesloten moeten worden of omgelegd. Door de leidingen wordt jaarlijks ca. 90 miljoen ton stoffen voor de petrochemische industrie getransporteerd. Afsluiting zal in een aantal gevallen afgestemd moeten worden op bijvoorbeeld het stilleggen van raffinaderijen.

C. Coupurekering

De risico's vanuit het ontwerp met semi-kanteldijk en coupurekering zijn gering. Een coupurekering wordt in metro- en spoortunnels al toegepast en is een proven technology.

Antwoord

De coupurekering in de tunnel is voor wegverkeer een nog niet toegepaste techniek. Dit brengt een hogere faalkans en vergrote complexiteit met zich mee ten opzichte van de kanteldijk. Het extra verhogen van de complexiteit in wegtunnels door middel van niet-bewezen technologie is ongewenst.

D: Ondergrondse aansluiting

In deze conclusie staan drie punten, die ons inziens geen relatie hebben.

- gesproken wordt over een ondergronds knooppunt, daar is geen sprake van. Deze conclusie vervalt ons inziens. Bij het knooppunt met de A20 zijn de verbindingswegen overdekt en bevinden alleen een samenvoeging en een splitsing zich royaal voor beëindiging van het overdekte gedeelte in de tunnel. Dit geeft minimale turbulentie en is vanuit de richtlijn «Wegontwerp in tunnels» ook toegestaan. Bij het knooppunt met de A15 is er ook sprake van een samenvoeging en een splitsing in het gesloten gedeelte buiten de 10 seconden afstand tot de tunnelmond. Volgens ons is ontwerp passend binnen de bestaande normen;*
- zie punt C. hiervoor.*
- De extra kosten van een ondergrondse aansluiting zitten in de kostenraming.*

Antwoord:

Strikt genomen kan het ontwerp mogelijk voldoen aan de concrete normen uit de tunnelveiligheidswet- en regelgeving. Het is echter de bedoeling van deze regelgeving om een onrustig wegbeeld in de tunnel zoveel mogelijk te vermijden. Het ontwerp van de heer Bandringa is op dat punt dan ook ongewenst.

E + F. Kostenraming

De onderbouwing van het bedrag ontbreekt. Wij hebben onze bevindingen op de kostenraming in hoofdstuk 4 beschreven.

Antwoord:

W+B komt uit op een raming die hoger ligt dan de toets, namelijk € 1,4 mld.

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