

Vergaderjaar 2011–2012

**32 598**

## **Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding**

**Nr. 15**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Den Haag, 30 augustus 2012

Conform het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur bij het Algemeen Overleg MIRT van 28 juni jl. (Kamerstukken II 33 000 A, nr. 92), stuur ik u bij deze de toegezegde<sup>1</sup> Integrale Verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad<sup>2</sup>.

De verkeersanalyse biedt een overzicht op hoofdlijnen van de effecten van maatregelen in de Zuidvleugel van de Randstad, gebaseerd op informatie uit de verkenningen bij Haaglanden, Rotterdam, en de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA). Naast de voorkeursmaatregelen zijn op uw verzoek ook enige onderzochte alternatieven toegelicht, te weten de Oranjetunnel, de Oranjetunnel met een N54 of A54, en de N14 of A14.

De analyse illustreert dat de voorkeursmaatregelen zoals die samen met de regio tot stand zijn gekomen bij zowel Haaglanden als Rotterdam logisch met elkaar samenhangen en gezamenlijk een grote bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid van deze voor Nederland zo belangrijke regio.

U heeft gevraagd om deze analyse naar aanleiding van de het debat over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) bij Rotterdam. Dit is een cruciale schakel in de bereikbaarheid van twee mainport gebieden: de haven en het Westland.

Uit de verkenning NWO blijkt dat: de Blankenburgverbinding ten opzichte van de Oranjeverbinding als beste voldoet aan de gestelde bereikbaarheidsdoelen, en ongeveer tweemaal zoveel verkeer verwerkt; de kosten van de Blankenburgverbinding (ca. € 1,0 miljard) aanzienlijk lager liggen dan van een variant van de Oranjeverbinding (ca. € 1,5 – 1,7 miljard);

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> Zie ook: Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 33 000 A, nr. 88

de optredende nadelige effecten voor leefbaarheid en natuur een zorgvuldige uitwerking vragen, maar goed te mitigeren en te compenseren zijn.

In het voorkeursbesluit heb ik gekozen voor de Blankenburgverbinding met het tracé Krabbeplass-west. Dit tracé heeft een hoogwaardige inpassing met een verdiepte ligging door de Aalkeetpolder, waarmee in vergelijking met de variant middendoor € 150 miljoen wordt geïnvesteerd in een landschappelijk goede inpassing en beperking van de gevolgen voor leefbaarheid. Daarnaast is nog eens € 25 miljoen beschikbaar gesteld voor aanvullende maatregelen.

Dit tracé heeft ook de voorkeur van de meerderheid van de stadsregio partijen en de provincie zoals ik heb toegelicht in mijn brief van 23 januari 2012<sup>1</sup>.

Met dit overzicht vertrouw ik erop de vragen van uw Kamer te hebben beantwoord, en bij te dragen aan een spoedige besluitvorming over de NWO.

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

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 598, nr. 4