



21. VERKENNING TWEEDE ONTSLUITING HAVEN ROTTERDAM

DOEL

Doel van het project Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam is het doen van vooronderzoek (om informatie te verzamelen) t.b.v. voortgang in de besluitvorming (i.c. het nemen van een MIRT-Intakebesluit) over de aanpak van problemen in de bereikbaarheid van de Zuidwesthoek van de Randstad en haven van Rotterdam.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat en

Jeannette Baljeu, portefeuillehouder Verkeer en vervoer van de Stadsregio Rotterdam

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

Besluit 1 – oktober 2007

Het nemen van een Intakebesluit door de minister van Verkeer en Waterstaat en de start van een MIRT-Verkenning

Besluit 2 – eind 2008

Goedkeuring en vaststelling van het rapport "Verkenning 2e ontsluiting Haven Rotterdam" door Bevoegd Gezag (ministeries VenW en VROM)

Besluit 3 – medio 2009

Het nemen van een Planstudie besluit (go/no go) door het Bevoegd Gezag en de start van een Planstudie (Tracé/m.e.r.-procedure)

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- Als projectminister op te treden namens Rijkspartijen.
- De afspraken m.b.t. dit project namens de Rijksoverheid uit voeren.
- De samenhang te bewaken met ABVM en andere gerelateerde MIRT-projecten.

De portefeuillehouder Verkeer en vervoer van de Stadsregio Rotterdam verbindt zich daartoe:

- De afspraken namens de regio uit te voeren / te bewerkstelligen dat deze door de regionale en lokale overheden worden uitgevoerd.

De ambassadeur van dit project is Hans Huis in 't Veld.

PROJECTOMSCHRIJVING

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

AANLEIDING

In de Netwerkanalyse Zuidvleugel zijn voor het jaar 2020 de volgende knelpunten benoemd voor de Zuidwesthoek van de Randstad en het havengebied Rotterdam:

- knelpunten in het wegennetwerk bij de Beneluxtunnel, Botlektunnel/brug en Spijkenisserbrug
- zonder extra maatregelen onvoldoende bereikbare economische gebieden, w.o. mainport Rotterdam
- de bereikbaarheid van het westelijk havengebied is kwetsbaar voor calamiteiten; het wegennet is hiervoor te weinig betrouwbaar/robuust

Geconstateerd is dat de A4-Zuid (Hoogvliet-Klaaswaal), Oranjetunnel en Blankenburgtunnel hoog scoren in

oplossend vermogen, maar veel minder in kostenefficiëntie. De drie projecten verschillen in oplossingsefficiëntie niet veel van elkaar. Zij lossen voor deel dezelfde problemen op, maar voor een deel ook verschillende problemen.

Daarnaast is o.m. door de KvK Rotterdam aangegeven dat de 'greenport' Westland hoogwaardig en betrouwbaar bereikbaar moet zijn. Daarbij aandacht voor de relatie tussen Westland en Rotterdamse haven (realisatie van Maasvlakte 2 kan voor groei van o.m. de fruitsector zorgen).

Aandacht moet worden gegeven aan de bereikbaarheid van de werkgebieden in de haven en Voorne-Putten (betere woon-werkrelaties tussen haven en noordelijke Maasoever en tussen Westland en Voorne-Putten).

Op 3 oktober 2006 in het bestuurlijk MIT-overleg is de volgende afspraak geformuleerd:

"Voor het gebied Zuidwesthoek/havengebied (waterwegkruisende verbindingen en A4-Zuid) vindt een onderzoek naar de (bereikbaarheids)-problematiek plaats in het kader Project Mainportcorridor Zuid (PMZ). Dit onderzoek is uiterlijk het 1e kwartaal 2007 gereed. Op basis van het onderzoek wordt overwogen voor het gebied Zuidwesthoek/havengebied (waterwegkruisende verbindingen en A4-Zuid) een (markt)verkenning te starten. Bij de besluitvorming zal de goederenstroomproblematiek op de A15/A16 worden betrokken."

Er worden, parallel en op elkaar afgestemd, een drietal vooronderzoeken verricht:

1. probleemscaan en scan van oplossingsrichtingen
2. Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA)
3. onderzoek naar mogelijke businesscases voor een extra oeververbinding Nieuwe Waterweg

DOEL

Doel van het project Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam is het doen van vooronderzoek (om informatie te verzamelen) t.b.v. voortgang in de besluitvorming (i.c. het nemen van een MIRT-Intakebesluit) over de aanpak van problemen in de bereikbaarheid van de Zuidwesthoek van de Randstad en haven van Rotterdam.

SCOPE

De scope van de vooronderzoeken betreft de bereikbaarheid van het westelijk havengebied van Rotterdam en van Voorne-Putten.

Voorzover oplossingen worden onderzocht, wordt ook gekeken naar netwerkeffecten buiten het studiegebied (Beneluxtunnel, A29, wegennetwerk Westland,)

SAMENHANG

Het project hangt samen met het Randstad Urgent project PMR omdat de 2e noordelijke ontsluiting van de Rotterdams haven een positief effect op de bereikbaarheid van Maasvlakte 2 heeft en het de capaciteitsproblemen en kwetsbaarheid van de achterlandverbinding (A15) van het westelijk havengebied voor de langere termijn aanzienlijk kan verkleinen.

In die zin is er samenhang met de bestemmingsplanprocedure Maasvlakte 2.

Daarnaast kunnen positieve effecten worden verwacht voor greenport Westland.

Verder is er geen samenhang op besluitvormingsniveau.

In de Verkenningenfase moet uitgebreid op de afhankelijkheid met PMR en de ontwikkelingen in het Westland worden ingegaan door bijv. het uitvoeren van een ruimtelijk-economische analyse.

Omdat private financiering van de (eventuele) realisatie van infrastructuur uitgangspunt is, dient het (eventueel) heffen van tol door private partijen binnen de kaders van en afgestemd met ABvM te zijn.

RESULTAAT

Resultaat van de vooronderzoeken is:

- duidelijkheid over ontwikkelingen in het gebied welke wel of niet passen in vastgestelde wensbeelden uit Nota Mobiliteit en Netwerkanalyse Zuidvleugel
- een quick scan m.b.t. de effectiviteit en haalbaarheid van een extra oeververbinding (Oranjetunnel/brug, Blankenburgtunnel/brug) of een andere oplossingsrichting effectief zouden kunnen zijn. In het vooronderzoek is een inschatting van reistijdbaten gemaakt.
- Door KvK Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam [et al] zijn voor diverse varianten van oeververbindingen businesscases opgesteld.

De resultaten leveren bouwstenen voor een gezamenlijk advies over het te nemen intakebesluit (MIRT besluit 1) in het najaar van 2007.

Bijdrage aan Randstad Urgent-ambities:

Het projectresultaat geeft inzicht in mogelijke vergroting van bereikbaarheid en concurrentiekracht van het westelijk Rotterdams havengebied / zuidwesthoek van de Randstad, alsmede versterking van de mogelijke interactie tussen greenport Westland en de haven van Rotterdam.

DIENSTREGELING EN TE NEMEN BESLUITEN

- Mijlpaal 1 september 2007**
Goedkeuring en vaststelling rapport "Vooronderzoek 2e ontsluiting Haven Rotterdam"; door opdrachtgever
- Mijlpaal 2 september 2007**
Besluit tot agendering in bestuurlijk overleg, wellicht gecombineerd met rapportage KvK Rotterdam [et al]; door ministerie V&W, DGP en Stadsregio Rotterdam
- Mijlpaal 3 eind oktober 2007**
Intakebesluit (MIRT 1) en start Verkenning (besluit 1)
- Mijlpaal 4 eind 2008**
Goedkeuring rapport Verkenning (besluit 2)
- Mijlpaal 5 medio 2009**
Planstudie besluit (MIRT 2) en start Planstudie (besluit 3)

WETTELIJKE PROCEDURES

Planologische juridische status van het project: Geen.

Planologische juridische procedures in de toekomst.

Bij een positief intakebesluit zal een tracé/m.e.r.-procedure moeten worden gevolgd. Eerstvolgende fase is het opstellen van een MIRT-Verkenning.

FINANCIERING

Als uiteindelijk besloten zou worden tot realisatie van een oeverkruising Nieuwe Waterweg bedragen de infrastructuurkosten indicatief € 0,5 – 1,5 miljard. Private financiering is daarbij het uitgangspunt.

De private bijdragen zijn onder meer afhankelijk van de uitkomsten businesscase door KvK Rotterdam [et al] en mogelijkheden voor tolheffing

ORGANISATIE

Deelnemers aan het project:

- Stadsregio Rotterdam
- Ministerie V&W – DGP
- Ministerie V&W – RWS
- Provincie Zuid-Holland

- Stadsgebwest Haaglanden
- KvK Rotterdam
- Havenbedrijf Rotterdam

Betrokkenheid markt:

KvK Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam [et al] doen onderzoek naar mogelijke businesscases voor een extra oeververbinding Nieuwe Waterweg. Nemen deel in het project Verkenning 2e ontsluiting Haven Rotterdam om kennisuitwisseling tot stand te brengen.

SLOTBEPALINGEN

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

**Namens het dagelijks bestuur van de Stadsregio
Rotterdam, de portefeuillehouder Verkeer en vervoer**

Camiel Eurlings

Jeannette Baljeu

Vastgesteld op 29 oktober 2007