



ONTSluitING MAINPORT ROTTERDAM (A15 MAVA)

DOEL

Verbeteren van de ontsluiting van Mainport Rotterdam door verbreding van de A15 Maasvlakte - Vaanplein

Camiel Eurlings, de minister van Verkeer en Waterstaat en

Jeannette Baljeu, de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam

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

- Ter visie leggen van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein in 1e kwartaal 2009;
- Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein in de tweede helft van 2009;
- Start uitvoering werkzaamheden in 2010;
- Openstelling van de verbrede A15 in 2015.

In de voortgang van de afspraken is rekening gehouden met de gevolgen die de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden heeft gehad op het project. De genoemde data gaan ervan uit, dat de gevolgen van het luchtonderzoek alsmede de inspraak binnen het project op te vangen zijn. Het luchtonderzoek alsmede de inspraak kan met zich meebrengen dat aanpassing van de data noodzakelijk is.

De Minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- de besluitvorming te initiëren en te zorgen voor de benodigde afstemming met rijkspartners;
- te zorgen voor tijdige en zorgvuldige voorbereiding van het Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein, opdat het project Mainportontwikkeling Rotterdam ongehinderd kan worden uitgevoerd;
- het bevorderen van aanvullende beleidskaders, met name op het gebied van de luchtkwaliteit, zodat de verbreding van de A15 ongehinderd kan worden uitgevoerd;
- te zorgen voor de tijdige uitvoering van de met de regionale partijen overeengekomen scope van het project, inclusief de overeengekomen inpassingsmaatregelen.

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

- te zorgen voor afstemming met, draagvlak binnen en medewerking van betrokken gemeenten en provincie ten dienste van het te nemen Tracébesluit A15, resulterende in een bestuursovereenkomst en een gezamenlijk vastgestelde scope van het project, met het doel dat regionale partijen zullen afzien van het indienen van zienswijzen en bezwaren tegen het tracébesluit;
- te streven naar een financiële bijdrage vanuit de regio voor de aan de verbreding gekoppelde lokale projecten.

De ambassadeur van dit project is Jos Wiene.

PROJECTOMSCHRIJVING

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

AANLEIDING

Een goede ontsluiting van Mainport Rotterdam is essentieel voor een goed functionerende Mainport. De Rijksweg 15 Maasvlakte – Vaanplein (in het vervolg MaVa genoemd) is een zeer belangrijke transportas die het Rotterdamse haven- en industriegebied vanaf de Maasvlakte met het (Europese) achterland verbindt. Het verkeer op de A15 groeit sterk als gevolg van de toenemende bedrijvigheid in de haven (aanleg Maasvlakte 2) en nieuwbouw van woningen en bedrijven in het omliggende gebied. De A15 in de huidige vorm heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer nu en in de toekomst adequaat te verwerken. De bereikbaarheid van de aanwezige economische centra en Mainport Rotterdam (met name voor het deel tussen Spijkenisse en Vaanplein) komt hierdoor in gevaar.

DOEL

Doel van de beoogde aanpassingen aan de A15 is het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid op de A15 tussen Stenen Baakplein en Vaanplein. De planhorizon is daarbij 2020: het project voorziet in de capaciteitsbehoefte tot 2020, conform de gestelde bereikbaarheidscriteria in de Nota Mobiliteit. In de periode na 2020 kunnen mogelijk nieuwe capaciteitsproblemen op de A15 ontstaan.

SCOPE

De uitbreiding van de rijksweg A15 vindt plaats op grondgebied van de gemeente Rotterdam (deelgemeenten Hoogvliet en Charlois), Albrandswaard en Barendrecht. De uitbreiding van rijksweg 15 valt binnen de beheersgebieden van de provincie Zuid Holland en het Waterschap Hollandsche Delta. Het tracé van de A15, dat in het kader van onderhavige Ontwerp-Tracébesluit (OTB) wordt aangepast, loopt vanaf het Stenen Baakplein in de gemeente Rotterdam in het westen tot en met het knooppunt Vaanplein nabij de gemeente Barendrecht in het oosten. De noordgrens van het project ligt in het knooppunt Benelux op de A4. In het knooppunt Vaanplein liggen de noordgrens en de zuidgrens beide bij de aansluitingen op de A29.

De voorgenomen aanpassingen van de A15 vinden plaats op de trajecten Maasvlakte- Beneluxplein en Beneluxplein – Vaanplein.

Op het traject Maasvlakte - Beneluxplein gaat het om:

- het ombouwen naar stadsautosnelweg (Maasvlakte – aansluiting A57);
- de uitbreiding van het aantal rijstroken (deels spitsstrook) (aansluiting A57 – Spijkenisse).

Hierbij wordt de bestaande Botlekbrug vervangen door een nieuwe Botlekbrug, inclusief maatregelen voor dynamisch verkeersmanagement voor een goede verdeling van het verkeer door de Botlektunnel en over de Botlekbrug.

Op het traject Beneluxplein - Vaanplein gaat het om:

- uitbreiding van het aantal rijstroken (naar 2x3 en 2x2). Hierbij wordt de uitvoering van een “groene verbinding” niet onmogelijk gemaakt. De “groene verbinding” is een project van de stadsregio dat de Rijksweg 15 MaVa kruist (ten behoeve van noord-zuidrelatie) en is opgenomen in de PKB-deel 1 van het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Tevens zal worden onderzocht of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor een goede doorstroming op de A15 tot en met knooppunt Ridderster (waaronder de ontsluiting van het bedrijventerrein Greenery in de gemeente Barendrecht) en de eventuele maatregelen ("project Ridderster") zo mogelijk mee te nemen binnen het project A15 Maasvlakte – Vaanplein, op voorwaarde van financiële dekking. Project Ridderster is het resultaat van een studie naar de toekomst van de ontsluiting van de "IJsselmondse Knoop"¹. Als uitkomst van deze studie is besloten dat het Rijk een aantal kleinschalige maatregelen (korte termijn pakket) voor haar rekening neemt. Daarnaast worden het project Ridderster (lange termijn pakket) uitgevoerd. Zowel "project Ridderster" als de "groene verbinding" maken planologisch gezien geen onderdeel uit van het nog te nemen Tracébesluit A15 MaVa. De initiatiefnemer voor "project Ridderster" is de Stadsregio Rotterdam.

SAMENHANG

Project Mainportontwikkeling Rotterdam. De aanpak van A15 is van groot belang voor de ontsluiting van Regio Rijnmond en in het bijzonder het haven- en industriegebied. Hiervoor dienen de verkeersprognoses van beide projecten (MaVa en Maasvlakte 2) op elkaar te zijn afgestemd met het oog op de te nemen milieumaatregelen. Binnen het Tracébesluit kunnen deels luchtmaatregelen (in de vorm van luchtschermen) genomen die noodzakelijk zijn voor het realiseren van Maasvlakte 2.

Containertransferium

De aanleg van Maasvlakte 2 zal zorgen voor meer aanlanding van containers. Transport over de weg (met name voor binnenlandse bestemmingen) zorgt voor een zwaardere belasting van de A15. Containertransport via de binnenvaart naar een transferium in het binnenland zal het transport over de A15 ontlasten. Realisatie van het containertransferium kan de A15 mogelijk al ontlasten tijdens de bouwfase (2010 - 2015).

Overige Randstad Urgentprojecten

De A4 Delft - Schiedam en de A13/16 dragen bij aan de ontsluiting van de Maasvlakte en de regio Rijnmond. Naar aanleiding van de MIRT-Verkenning Regio Rotterdam en Haven: Duurzaam Bereikbaar zullen naar verwachting enkele planstudies worden gestart die ook bij zullen dragen aan de ontsluiting van de Maasvlakte en regio Rijnmond.

RESULTAAT

De aanpassing van A15 MaVa is van groot belang voor de toekomst van de Mainport Rotterdam, aangezien het in belangrijke mate voorziet in de ontsluiting van de Mainport.

DIENSTREGELING EN TE NEMEN BESLUITEN

Het project bevindt zich in de fase van Ontwerp Tracé Besluit (OTB). Er is sprake van een integraal project: de planstudie en de contractering worden parallel aan elkaar voorbereid door één geïntegreerde projectorganisatie².

- Het ter visie leggen van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein in 1e kwartaal 2009;
- Het Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein in de tweede helft van 2009;
- Start uitvoering werkzaamheden in 2010;
- Openstelling van de verbrede A15 in 2015.

¹ De IJsselmondse knoop ontrafeld, eindrapport commissie Dronkers, 16 februari 2007.

² Hierbij is geen sprake van vervlechting, maar van een parallelle procedure. Wel kan bij goede ideeën van de marktpartijen tijdens de concurrentiegerichte dialoog worden besloten om het dan geldende Tracébesluit partieel te herzien.

WETTELIJKE PROCEDURES

In de Planologische Kernbeslissing PMR (2006) is het ruimtelijk kader op rijksniveau vastgelegd. Nadere uitwerking vindt plaats in diverse onderliggende besluiten, waaronder het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Het kabinet is bereid en voornemens om de ter beschikking staande instrumenten in het kader van de huidige en komende wetgeving inzake de ruimtelijke ordening (onder meer Rijksprojectenprocedure, aanwijzing en inpassingsbesluit) in te zetten zodra en voor zover dit nodig is ten dienste van tijdige totstandkoming van de voor PMR benodigde besluitvorming.

De verbreding van A15 vindt plaats binnen de geldende wet en regelgeving ten aanzien lucht, geluid, externe veiligheid, milieu etc (leefbaarheid). Het instrument is de Tracéwet. Indien nodig voor tijdige totstandkoming van besluitvorming biedt de Tracéwet de mogelijkheid om een aanwijzing te geven.

De wegwitbreiding volgt de Tracéwet-procedure. De Tracéwet stelt de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

FINANCIERING

Het project staat op de rijksbegroting (MIRT) voor 1,324 miljard euro (incl BTW en BLD RWS) prijspeil 2008. Van dit budget wordt 4 miljoen euro benut voor kleine aanpassingen vooruitvloeiend uit het project "IJsselmondse Knoop". Het voornemen is om dit project met een DBFM-contract op de markt te zetten. De dekking voor de onderhoudskosten zullen dan uit het reguliere Onderhoudsbudget voor VenW komen. De luchtschermen worden voor een deel gefinancierd vanuit het project PMR. Vanuit dit project wordt ook een overeenkomst over de te nemen luchtmaatregelen voor de realisatie van de Maasvlakte 2 gesloten. Het bijbehorende bedrag moet aan het MIRT-budget worden toegevoegd.

ORGANISATIE

Deelnemers aan het project zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat, stadsregio Rotterdam, provincie Zuid Holland, gemeenten Rotterdam, Alblasserdam, Barendrecht en het waterschap Hollandse Delta, het Havenbedrijf Rotterdam NV en Prorail.

Door middel van een multilaterale bestuursovereenkomst worden nadere afspraken gemaakt over het publieke kader waarbinnen uitvoering moet plaats vinden en de wijze waarop de partijen hun publieke verantwoordelijkheden (rijk: vaststellen Tracébesluit, regionale partners: vergunningverlening) inzetten.

Derden (maatschappelijke organisatie, marktpartijen, burgers) worden via voorlichting en inspraak betrokken bij het project. Belanghebbende partijen zijn onder meer gemeenten Rozenburg en Spijkenisse, aangezien de rijksweg 15 vlak langs deze gemeenten ligt. Evenals Havenbedrijf Rotterdam als beheerder van de haventerreinen en ProRail als beheerder van het spoor dat vlak langs rijksweg 15 ligt.

SLOTBEPALINGEN

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

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 27 oktober 2008