



Aan
Sybren van Dam
Guido Hageman
Rob Hagman
Klaas Kusters
Jaap Zeilmaker

Van
Hekker/Hoeboer/Kuperus/Stam/Van Dijke
Datum
23 augustus 2004
Onderwerp
A 15 en PMR; oplossingen nautisch knelpunt

Doorkiesnummer
010- 4026352
Bijlage(n)
2, tijdbalken

Beste collega's,

Ter voorbereiding van de vergadering van 25 aug. waarin een DZH standpunt inzake kruising Botlekcorridor in relatie tot MaVa verbreding A 15 en PMR/MV2 moet worden bepaald, sturen wij jullie hierbij een notitie waarin mogelijke oplossingen op een rij zijn gezet. Per oplossing worden kosten, risico's en aanbevelingen over een realisatie-strategie weergegeven. We besluiten met een aanbeveling over ons voorkeursalternatief.

De notitie veronderstelt de nodige achtergrondkennis over het gebied, de kenmerken van de Botlekbrug, MaVa en het nautisch knelpunt.

Over ernst en urgentie nautisch knelpunt is een afzonderlijke notitie. Bijgevoegd twee tijdbalken, waarin indicatief is uitgezet wanneer een en ander in de tijd zou kunnen/moeten plaatsvinden (een waarbij oplossen nautisch knelpunt gekoppeld is aan realisatie MaVa, een waarbij wordt uitgegaan van maximale levensduur huidige Botlekbrug).

Alternatieven

Uitgangspunten voor alle alternatieven zijn:

- I MaVa realisatie gaat in een of andere vorm door en is afgerond in 2015.
- II Het nautisch knelpunt is als zodanig onderkend, en moet worden opgelost.

Gegeven deze uitgangspunten zijn er, in combinatie met MaVa, 4 denkbare oplossingen voor het nautisch knelpunt Botlekbrug:

1. Huidige brug opwaarderen, tunnel in MaVa.
2. Oorspronkelijke benuttingvariant MaVa: nieuwe brug met dimensies vergelijkbaar aan die van de even verderop gelegen Spijkenissebrug.

Directie Zuid-Holland
Postadres Postbus 556, 3000 AN Rotterdam
Bezoekadres Boompjes 200

Telefoon 010 402 62 00
Fax 010- 4330218
E-mail W.j.stam@dzh.rws.minvenw.nl



3. Tunnelvariant MaVa met daarnaast een nieuwe brug om nautisch knelpunt op te lossen.
4. Tunnelvariant MaVa, Botlekbrug amoveren (geen nieuwe brug).

Ad 1 Huidige brug opwaarderen

Alternatief 1 is globaal onderzocht, en dit is geen reëel alternatief. De huidige brug is waarschijnlijk wel te verhogen tot Rijnvaartheogte, maar dat lost het probleem van de doorvaartbreedte en de tijpoorten (toekomstige schade Dordrecht en Moerdijk) niet op. Het kost ca. € 150 mln. meer dan alternatief 2. Lastig probleem is ook dat tijdens de ingreep de routes over de brug in stand moeten worden gehouden. Al met al reden om dit alternatief niet verder te beschouwen.

Ad 2 Alternatief nieuwe Botlekbrug in MaVa

Dit alternatief is de goedkoopste oplossing, de kosten voor MaVa met een nieuwe brug worden geraamd op ca. € 1100 mln.. Bovendien kan verwacht worden dat de € 300 mln. die gereserveerd zijn voor PMR achterlandverbindingen naar MaVa gaan (standpunt DGG).

De risico's die bij dit alternatief horen zijn:

- Naar verwachting grote bestuurlijke problemen met de regio die per sé een tunnel in MaVa wil. Kan mogelijk resulteren in bestuurlijke tegenwerking bij realisatie MaVa, hetgeen vertraging in realisatie betekent.
- Geeft minder capaciteit voor A15 dan benuttingalternatief met tunnel (en behoud bestaande brug), waardoor de restcapaciteit eerder opgebruikt zal zijn. Mogelijk ten tijde van realisatie (2015) al weer nieuw capaciteitsknelpunt A 15.
- Verkeersbeeld scheepvaart blijft belemmerd, second best oplossing (helemaal geen brug is de beste oplossing).
- Minister heeft aan de regio toegezegd dat er een tunnel komt als het nautisch knelpunt wordt opgelost (en regio meerkosten betaald c.q. substantieel bijdraagt). RWS zal bij dit alternatief dus hard moeten maken dat het nautisch knelpunt niet anders opgelost kan worden. In feite wordt dit alternatief daarmee bestuurlijk een terugvaloptie: pas aan de orde als alternatieven met tunnel niet kunnen.
- Juridisch; regio zal aanvoeren dat oplossen nautisch knelpunt geen deel uitmaakt van projectnota/MER A 15 MaVa, en dus geen argument van afweging mag zijn. *Dit wordt nog gecheckt. DGG heeft in ieder geval de verkenning van DZH over de Botlekbrug als nautisch (veiligheids)knelpunt geaccepteerd, en gevraagd de planstudie in MaVa te integreren. Lijkt erop alsof dit in de MvT van het IF 2001 is aangegeven.*

Strategie:

Vasthouden aan standpunt dat regio meerkosten tunnel (€ 100 mln.) en oplossing nautisch knelpunt moet financieren (separate oplossing kost ca. € 300 mln.). Dit zal de regio naar verwachting niet kunnen, waarna Minister kan terugvallen op keuze benuttingsvariant met brug.



Minister is gehouden doelmatige en efficiënte oplossing infrastructuurproblemen te kiezen, en dit is de goedkoopste oplossing.

Rotterdam er op wijzen dat indien nautisch knelpunt nu niet opgelost wordt, dit in de toekomst verantwoording Rotterdam wordt/blijft. Rotterdam is immers eigenaar en beheerder van de brug. Als levensduur huidige brug afgelopen is dan zal Rotterdam, ook rekening houdend met groei binnenvaart vanaf MV2, een nieuwe brug moeten bouwen. Beter voor hen dat het Rijk het nu doet.

Ad 3 Alternatief tunnel in MaVa met separaat nieuwe brug:

Meerkosten ten opzichte van alternatief 2 zijn orde grootte € 400 mln., te weten:

- meerkosten tunnel € 100 mln.
- kosten bouw separate brug € 300 mln.

Risico's:

- Duur en inefficiënt; beeldvorming RWS negatief, mogelijk ook bij politiek (kun je geen slimme oplossing verzinnen dan én nieuwe tunnel én nieuwe brug vlak naast elkaar? RWS kiest/bouwt altijd het duurste)
- Second best oplossing scheepvaart (zie ook alternatief 2).
- Bouwtechnisch moeilijk; hoe tunnel (sleuf) en nieuwe brug faseren in de bouw met garanderen bereikbaarheid voor met name scheepvaart? Hoe langer uitstel, hoe moeilijker het wordt (groei scheepvaartverkeer).
- Regio moet belangrijk deel meerkosten dragen; dit moet goed worden vastgelegd voordat tunnelbesluit onomkeerbaar is. Regio heeft informeel € 50 mln. genoemd als bedrag, en overweegt uitvoeren werk t.b.v. A 15. Totaal toegezegde bedrag, en de hardheid daarvan, zijn onduidelijk.

Strategie:

Tunnel niet ongeclausuleerd toezeggen, maar aansturen op afsluiten Bestuurs overeenkomst, gekoppeld aan OTB A15 MaVa. In die bestuurs overeenkomst moeten geregeld worden:

- Financiële bijdrage regio, niet alleen meerkosten tunnel maar ook brug/oplossing nautisch knelpunt.
- Partijen zijn, naast Rijk, Rotterdam, Stadsregio en HbR NV. HbR NV is na verzelfstandiging andere partij dan Rotterdam! Rotterdam is eigenaar van de brug, maar HbR NV zal Minister aanspreken op nautisch knelpunt in hoofdvaarweg.
- Afspraken medewerking regio bij bouw nieuwe brug.
- Fasering, wanneer bouw nieuwe brug in relatie tot urgentie nautisch knelpunt en ontwikkeling vervoersstromen van MV2.

Ad 4 Alternatief nieuwe tunnel in Mava, moveren Botlekbrug

Uitgangspunt voor dit alternatief is dat de Botlekbrug wordt verwijderd, en niet vervangen. Dit creëert voor de scheepvaart een optimale situatie, maar betekent wel dat voor een aantal vervoersstromen die over de Botlekbrug lopen alternatieve oplossingen gevonden moeten worden:



- a. Langzaam verkeer; dit wordt opgelost door een extra tunnelbuis voor langzaam verkeer in de nieuw te bouwen Botlektunnel op te nemen.
- b. Gevaarlijke stoffen; categorie nul tunnel & gevaarlijke stoffen 's nachts in konvooi door de tunnel.
- c. Spoor; bewegingen tussen de emplacementen Europoort en Botlek; gaat om beperkt aantal bewegingen; deze zijn of om te leiden (via Maasvlakte), dan wel op te vangen via verplaatsen emplacement (zodat de rangeerbewegingen wel door de Botlekspoortunnel kunnen).
- d. Spoor; calamiteitenroute. Geen alternatief, zie risico's.

Kosten van dit alternatief zijn nog niet bekend, maar lijken op eerste gezicht lager dan van het alternatief tunnel met nieuwe brug. Bijkomende kosten op reeds geraamde tunnel (€ 1200 mln.):

- * Extra tunnelbuis langzaam verkeer;
- * Opwaardering tot categorie nul tunnel;
- * Kosten sloop huidige Botlekbrug (ca. € 40 mln. Rotterdam?);
- * Wellicht verplaatsen spooremlacement Europoort en/of Botlek.

Risico's:

- Niet alle gevaarlijke stoffen mogen door een categorie nul tunnel. Met name stoffen die een bedreiging zijn voor de tunnel zelf (dus niet zozeer externe veiligheid omgeving) mogen er niet door in verband met risico beschikbaarheid tunnel (denk aan vuurwerk, munitietransporten e.d.). Het gaat hier echter om een 2^e Botlektunnel, bij ongevallen is altijd nog de 1^e Botlektunnel beschikbaar.
- Capaciteit spoor neemt af; Betuweroute/Havenspoorlijn heeft echter vooralsnog geen voorzien capaciteitstekort.
- Calamiteitenroute spoor verdwijnt; dit lijkt een oneigenlijk argument van HbR en Prorail om (financiële) Rijksbetrokkenheid bij brug te waarborgen. Immers:
 - ook voor alle andere delen van het goederenspoornet is er geen operationeel alternatief;
 - Botlekspoortunnel heeft twee gescheiden tunnelbuizen. Risico dat beiden uitvallen is vrij klein (ongeval in de tunnelmond?).
 - Bij (tijdelijke) stremming spoor zullen naar verwachting de volgende markteffecten optreden, waardoor er geen serieus probleem zal zijn: overheveling lading naar weg en binnenvaart, lossen containers in andere havens, uitwijken schepen naar andere havens.
- In verband met vervoer gevaarlijke stoffen door de tunnel is de burgemeester bevoegd gezag voor milieuvergunningen: de bestuurlijke acceptatie van dit alternatief kan daarom moeilijk zijn.
- Ondanks redelijke oplossing voor emplacementenverkeer gaat Prorail bestuurlijk dwars liggen: minder capaciteit, geen oplossing calamiteitenverkeer.

Strategie:

Bij keuze voor dit alternatief moet er bestuurlijk draagvlak in de regio en commitment worden opgebouwd. De lijn zou, net als in het vorige alternatief, kunnen zijn om gekoppeld aan uitbrengen van een OTB A15 eerst een bestuurlijk akkoord te sluiten,



voorafgaand aan een TB. Daarnaast zal; in de tijd gekoppeld aan het OTB MaVa, een planstudie amoveren Botlekbrug moeten worden opgestart. Dit om belanghebbenden (Prorail!) formeel bezwaar te kunnen laten maken.

Om dit tot stand te brengen moet gelijktijdig met werken aan OTB MaVa ook een oplossing worden gezocht voor het emplacementenverkeer op het spoor. Daarnaast moet onderzocht worden of gevaarlijke stoffenverkeer door tunnel te realiseren is, en hoe lokaal bestuur daarmee om wil gaan in vergunningen.

Risico is dat er na het maken van het OTB blijkt dat dit alternatief toch niet haalbaar is, waarna moet worden teruggevallen op alternatief twee (nieuwe brug).

Het verwijderen van de bestaande brug kan wat betreft timing worden afgestemd op urgentie nautisch knelpunt enerzijds, en gereedkomen oplossing van de vervoersstromen die over de brug gaan anderzijds (tunnel bouwen, brug later weg).

Aanbeveling

De eensgezinde aanbeveling is om te kiezen voor alternatief 4. Overwegingen hierbij zijn:

- Vanuit het beleid is er een voorkeur voor kruisingsvrije achterlandverbindingen, zowel voor scheepvaart als weg.
- Lijkt wat betreft meerkosten boven goedkoopste alternatief (nieuwe brug in MaVa) acceptabel.
- Over de Botlekbrug gaat een zeer beperkte vervoersstroom, die in de toekomst waarschijnlijk alleen maar minder wordt. Het lijkt niet rationeel om als je een oplossing voor de komende 50 à 100 jaar bouwt die beperkte stroom leidend te laten zijn.
- Een nieuwe brug, met de onvermijdelijke brugopeningen (op basis van getij, dus ook geen vast openingstijden) blijft regionaal bestuurlijk moeilijk te verkopen.
- Zoals eerder aangegeven is alternatief 2 meer een terugvaloptie, alternatief 3 is duur en financieel onzeker (bijdrage regio).
- Zowel weg als binnenvaart worden optimaal bediend. Kanttekening is dat Prorail als enige betrokken partij geen baat heeft bij deze oplossing, maar wel nadeel (minder capaciteit, geen calamiteitenspoor). Dit levert mogelijk een risico van tegenwerking, en dus vertraging, op. Aanbevolen wordt om tijdig een juridisch traject te starten om deze risico's in kaart te brengen en mogelijke beheersmaatregelen op te zetten.

Met vriendelijke groet,
Hans van Dijke (AVS)
Ad Hekker (TXM)
Edgar Hoeboer (AVS)
Jan Kuperus (TXM)
Wim Stam (APV)