

Vergaderjaar 2011–2012

**32 598**

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

**Nr. 13**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 april 2012

Naar aanleiding van mijn toezegging bij de tweede termijn van het Algemeen Overleg met uw Kamer over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) op 19 april jl., stuur ik u hierbij een nadere onderbouwing van de (maximale) lengte van de landtunnel in het Blankenburgtracé tussen de spoorlijn Rotterdam–Hoek van Holland en de aansluiting met de A20.

#### **Tunnelontwerp**

Het ontwerp van tunnels vraagt een afweging tussen verschillende eisen, zoals verkeersveiligheid, omgevingseffecten, en kosten. Er zijn verschillende richtlijnen opgesteld om deze afweging te ondersteunen. De richtlijnen tunnelveiligheid zijn afgeleid van de Europese wet- en regelgeving.

De richtlijnen geven aan dat splitsingen en samenvoegingen van verkeer in een tunnel minder gewenst zijn en daarom zo veel mogelijk voorkomen dienen te worden. In het geval van de NWO speelt de combinatie van twee tunnels achter elkaar met daartussen de voor de waterveiligheid benodigde kanteldijk, hoogteverschillen bij de ingangen, en bochten in het tracé.

In onderstaande toelichting is beschreven hoe hiermee met het ontwerp van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding rekening is gehouden. Bij de tekst wordt verwezen naar corresponderende nummers op het kaartje in de bijlage<sup>1</sup>.

Bovenden is de NWO een project in de verkenningsfase. Dat houdt in dat in de planstudiefase het voorkeurstracé nog meer gedetailleerd wordt uitgewerkt, en dat de volgende fase tot nieuwe inzichten kan leiden en nog preciezere inzichten kunnen ontstaan.

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

### **Noord-zuid richting**

Vanaf de A20 komen de twee verbindingbogen samen in zuidelijke richting. Het punt van samenvoeging wordt bepaald door de hoogteverschillen die overwonnen moeten worden en de minimale afmetingen van de bogen. De positie van dit samenvoegpunt ligt op ongeveer 550 meter hemelsbreed vanaf de A20 (1).

De minimale afstand van het punt van samenvoegen tot de ingang van de landtunnel bedraagt vervolgens 315 meter (2). Dit maakt dat de tunnelingang aan de noordzijde maximaal zo'n 50 meter ten noorden van de Zuidbuurt komt te liggen. De samenvoeging van het verkeer vanaf de A20 gebeurt na de landtunnel, en voor het ingaan van de tunnel onder het water door.

### **Zuid-noord richting**

Het verkeer vanuit de Blankenburgtunnel richting de A20 splitst zich al voor de landtunnel tussen de spoorlijn en de Zuidbuurt voor de keuze tussen de richting west (Maassluis) en oost (Rotterdam). De richtlijn stelt dat de splitsing op tenminste 750 meter (3a) vanaf de uitgang van de watertunnel ligt, en de minimale afstand van de splitsing tot aan de ingang van de landtunnel 335 meter (3b) bedraagt. Om de splitsing mogelijk te maken is er ten zuiden van de landtunnel conform de richtlijnen in totaal dus een overkappingvrije ruimte van 1085 meter nodig. Met de op dit wegvak beschikbare lengte van circa 1100 meter is dit inpasbaar.

Bovenstaande afmetingen maken dat de lengte van de landtunnel circa 600 meter zal bedragen. In de planstudiefase wordt deze lengte van de tunnel verder geoptimaliseerd.

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