



## **Bestuurlijke 'principeafspraken' A13/16**

**Minister van Infrastructuur en Milieu**

**Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer stadsregio  
Rotterdam**

7 december 2011

## **Inleiding**

De Minister van Infrastructuur en Milieu en de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de stadsregio Rotterdam zijn het op 7 december 2011 eens geworden over de onderstaande uitwerking op hoofdlijnen van de A13/16 in het Ontwerp Tracébesluit. Hiermee is de Bestuurlijke Voorkeur een feit.

De portefeuillehouder maakt hierbij een voorbehoud voor het advies van de Bestuurlijke Adviesgroep (BAG) en besluitvorming in de (deel)gemeenteraden en provinciale staten.

De Minister zal in april 2012, gehoord het advies van de BAG en de besluitvorming in de raden, het Standpunt voor de A13/16 innemen.

## **Gezamenlijke uitwerking**

- De Minister van Infrastructuur en Milieu (i.c. het bevoegde gezag) en de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de stadsregio Rotterdam spreken hierbij de voorkeur uit voor realisatie van de A13/16, met als 'kenmerken':
  - de aansluiting van de A13/16 op de A13 zal worden gerealiseerd op een zandlichaam (aardebaan) in plaats van een viaduct;
  - de A13/16 zal tussen de aansluiting op de A13 en de Ankie Verbeek-Ohrlaan gecombineerd worden aangelegd met dit deel van de N209 (gecombineerde ligging) met een volledige aansluiting op de N471;
  - Tussen de kruising met de HSL en de Bergweg-Zuid zullen ten opzichte van variant 3 extra inpassingsmaatregelen worden doorgevoerd, te weten een recreaduct, groene (geluids)wallen en een langzaam verkeerverbinding;
  - in het gedeelte van de Bergweg-Zuid tot en met de Rotte zal de A13/16 worden aangelegd in een tunnel, die in het Lage Bergse Bos op maaiveld is gesitueerd;
  - de aansluiting op de A16 zal plaatsvinden door een passage over het Terbregseplein. De aansluiting op de A20 vindt plaats door verbindingbogen tussen de A13/A16 en de A20 richting Gouda.
  - nabij het Terbregseplein wordt een afrit gerealiseerd, die aansluit op de Terbregseweg nabij het viaduct in de A20 over de Terbregseweg, alsmede een toerit naar de A13/16 vanaf de Hoofdweg.
  - Ten opzicht van variant 3 uit de TN/MER wordt, naast de bovengenoemde wijzigingen, géén afzonderlijk viaduct ten behoeve van de toekomstige verlengde vliegveldweg aangelegd. In de OTB-fase zal worden bezien of het viaduct, waarmee de noordelijke parallelbaan door de hoofdbaan wordt gekruist, zo vormgegeven kan worden, dat een aansluiting van het bedrijventerrein Schieveen in de toekomst mogelijk blijft.
- Over de precieze vormgeving van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan worden in de OTB-fase nadere afspraken gemaakt. Het betreft nader te maken keuzes die binnen het budget blijven.

## **Inpassing**

- De A13/16 zal ter hoogte van het Lage Bergse Bos in een tunnel op maaiveld worden aangelegd met een lengte van circa 1,5 kilometer. Het uitgangspunt hierbij is een tunnel op een zandcunet op maaiveld en een dak en wanden die geschikt zijn voor langzaam verkeer en beplanting (maar niet geschikt voor autoverkeer en bomen). De tunnel kan op verschillende manieren worden ingepast bijvoorbeeld met hellingen en ligweiden of met bosplantsoen dicht tegen de wand van de overkapping aan.
- Het recreaduct (verbinding tussen de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark) in het gedeelte tussen de N471 en het aquaduct bij de Bergweg-Zuid zal een breedte hebben van 30 tot 60 meter. Daarnaast zullen in dit gedeelte groene (geluids)wallen van circa 4,5 meter hoog en een langzaam verkeerverbinding ter hoogte van het toekomstige Triangelpark worden gerealiseerd.
- Over de uitwerking van de inpassing worden voor aanvang van de OTB-fase nadere afspraken gemaakt, waarbij voor rekening van de regio ook de mogelijkheden worden onderzocht om tussen de Rotte en het Terbregseplein de inpassing qua geluid en verbindingen te optimaliseren.
- Over de detailuitwerking van de inpassing worden tijdens de OTB-fase nadere afspraken gemaakt.
- De aanbesteding wordt zó ingericht, dat de aannemers worden gestimuleerd om binnen het beschikbare budget de inpassingskwaliteit te optimaliseren.

## **Financiën**

Om de realisatie van de A13/16, conform de voorkeur van Rijk en regio, mogelijk te maken worden de volgende financiële afspraken gemaakt:

- De kosten van het project bedragen circa € 990 mln.
- Het totale voor de uitvoering van het project beschikbare budget is € 745 miljoen.
- Het Rijk stelt € 645 mln, inclusief een PPS-taakstelling van € 45 mln als uitwerking van dit onderdeel uit het Regeerakkoord , ter beschikking voor de realisatie van het project.
- De regio stelt € 100 mln ter beschikking ten behoeve van de inpassing zoals beschreven onder 'Inpassing'.
- De overige benodigde middelen (EUR 245 miljoen) dienen te worden opgebracht door tolheffing.
- De tolheffingsperiode die nodig is om het project te bekostigen is naar verwachting 40 jaar.
- Het toltarief en de tolheffingsperiode zullen worden vastgesteld in de volgende fase van het project.
- De inzet daarbij is het vinden van een optimum voor tarief en heffingsperiode om te komen tot de benodigde inkomsten voor de realisatie van de A13/16, rekening houdend met de verwachte verkeerseffecten in relatie tot de projectdoelstellingen.
- Portefeuillehouder en Minister constateren dat zij van mening verschillen over de wijze van dekking van een deel van de kosten door tolheffing, maar stellen vast dat de dekking van het rijksaandeel in het project een verantwoordelijkheid is van de minister en dat dit verschil van mening geen belemmering is voor de uitwerking van het project
- Alle genoemde bedragen zijn inclusief BTW en prijspeil 2010.

- Bovenstaande bedragen zijn taakstellende budgetten.
- Er is géén sprake van financiële reserveringen voor concrete architectonische eisen. Wel wordt een zogenoemd 'beeldkwaliteitsplan' opgesteld tijdens de OTB-fase.
- Het voor het project beschikbare budget blijft beschikbaar voor het project, indien sprake is van een aanbestedingsmeevaller.

### **Vervolgproces**

- De Minister zal, gehoord het advies van de BAG en de besluitvorming in de raden, in april 2012 het (formeel) Standpunt innemen.
- Tevens wordt een bestuursovereenkomst tussen betrokken partijen opgesteld inzake (de samenwerking en uit te werken onderwerpen tijdens) de Ontwerp Tracébesluit-fase van de A13/16.
- De inspanningen van Rijk en regio zijn erop gericht om de weg omstreeks 2020 open te stellen. Rijk en regio zullen hiervoor in ieder geval nadere afspraken moeten maken omtrent de noodzakelijke voorbelasting van de grond ten behoeve van de tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos.