



verslag

Sfeerverslag informatiebijeenkomst MIRT-verkenning
Suurhoffbrug

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
Anand Manschot
Omgevingsmanager
anand.manschot@rws.nl

verslag
Joyce Bhattoe
Projects ecretaris
Joyce.bhattoe@minienw.nl

Datum
31 januari 2020

Omschrijving	Trechtering van de 10 kansrijke alternatieven
Datum bespreking	29 januari 2020
Deelnemers	Bewoners, Vipre, BP, Boskalis, Zuid Hollandslandschap, Recreatieschap Voorne-Putten, Watersportvereniging Oostvoorne, Ambulancezorg Rotterdam-Rijnmond, Evofenedex, WV Oostvoorne
Afschrift aan	

Op dinsdag 29 januari vond de tweede informatiebijeenkomst plaats in het kader van de MIRT-verkenning Suurhoffbrug op locatie in Oostvoorne bij 't Wapen van Marion. In totaal waren er 11 omgevingspartijen aanwezig om een toelichting te krijgen over de trechtering van de 10 kansrijke alternatieven.

Welkom

Omgevingsmanager Anand Manschot opent de bijeenkomst. Hij stelt ieders aanwezigheid op prijs om elkaar zo weer bij te praten over de afgelopen periode na 18 september jl. Hierna volgt een voorstelrondje.

Anand Manschot vraagt of er bezwaren zijn om een foto van de groep in het sfeerverslag op te nemen. Niemand heeft hier bezwaar tegen. Hierna krijgt de projectmanager Jeroen Laro het woord.

Stand van zaken en besluit Zeef 1

Jeroen Laro licht kort de aanleiding en de opdracht van de MIRT-Verkenning toe. Verder laat hij op scherm het projectgebied zien waar op zoek is gegaan naar alternatieven.

Hierna vertelt Jeroen Laro dat in fase 1 de 10 alternatieven die in de vorige bijeenkomst zijn besproken verder zijn onderzocht en beoordeeld. Inmiddels heeft het Ministerie op basis van deze beoordeling een keuze gemaakt voor de volgende fase. Deze zogenoemde 'Zeef 1' vormt de eerste trechteringsstap in de Verkenning. De kern van deze keuze is hieronder weergegeven.

De **alternatieven 0 en 1** vormen het uitgangspunt voor de toekomstige vervanging van de wegbrug en zullen in de volgende fase verder worden onderzocht. Belangrijke onzekerheden bij deze alternatieven zijn de bouw- en verkeershinder. Bij alternatief 0 wordt de brug één op één vervangen en geeft de meeste verkeershinder. Wel wordt de brug hoger gelegd dan de huidige brug. Bij

alternatief 1 wordt als eerste een nieuwe spoorbrug ten westen van de huidige spoorbrug gemaakt. Na het weghalen van de huidige spoorbrug ontstaat er ruimte om de nieuwe wegbrug te bouwen. Hierdoor zal de verkeershinder beperkter zijn dan bij alternatief 0. Hij laat ook het kostenplaatje zien.

Datum
31 januari 2020

In de verkenning gaan we ervan uit dat het aantal rijbanen gelijk blijft (2 keer 2 rijbanen). De verkeersmodellen kijken tot 2040 waarbij rekening wordt gehouden met economische groei. Daaruit blijkt dat 2 keer 2 banen voldoende is.

De **alternatieven 2 en 4** worden gezien als terugvaloptie voor 0 en 1, waarbij **alternatief 3** een variant is op alternatief 2. Deze alternatieven komen alleen in beeld zodra alternatieven 0 en 1 niet mogelijk blijken te zijn. Jeroen geeft verder nog een toelichting op de voor- en nadelen van de alternatieven 2,3 en 4

Tenslotte zegt Jeroen dat de **alternatieven 5 t/m 9** afvallen en niet verder worden onderzocht in de Mirt-Verkenning.

De aanwezigen vinden de gemaakte keuzes door IenW begrijpelijk. Daarbij wordt aangemerkt dat een aantal van de aanwezigen de alternatieven 2, 3 en 4 niet zien zitten. Belangrijkste reden hiervoor is dat deze alternatieven het laatste stukje van een groter natuurgebied, De Beer, nog verder aantasten.

Toelichting volgende fase

Jeroen legt uit hoe we omgaan met de 2 voorkeursalternatieven en de 3 terugvalopties.

Hij zegt dat de alternatieven 0 en 1 op vrij gedetailleerd niveau worden uitgewerkt. We bekijken bij deze alternatieven vooral naar:

- *Kan het gemaakt worden?* In het gebied waar we werken is veel om rekening mee te houden. Dit gaat om bijvoorbeeld de spoorbrug en kabels & leidingen en ook de aansluiting op bestaande op- en afritten (bijvoorbeeld afrit 9)
- *Is het voor 2030 klaar?* Dit geldt vooral voor alternatief 1 omdat daar ook de spoorbrug wordt vervangen. 2030 is waar we ons nu op richten omdat de huidige Suurhoffbrug tot die tijd open blijft
- *Hoeveel hinder is er tijdens de bouw?* In de eerste fase van het project is een inschatting van de hinder. In de komende fase gaan we dit uitgebreider onderzoeken voor weg, spoor en scheepvaart.

De alternatieven 2 en 4 worden – weliswaar op dezelfde aspecten – meer op hoofdlijnen uitgewerkt omdat dit terugvalopties zijn. Voor de alternatieven 0, 1, 2 en 4 kijken we ook naar:

- *Natuurcompensatie.* Alternatieven 2 en 4 gaan door een natuurgebied. We willen weten hoeveel natuur dan wordt weggenomen en waar dat weer terug gebracht kan worden. We beseffen dat we hiermee de huidige natuur nooit precies kunnen terug brengen;
- *Stikstof.* Per alternatief brengen we in beeld hoeveel stikstof er op Natura 2000 gebieden (zoals Voornse Duin);
- *Hinder voor het spoor.* Dit is vooral voor alternatief 0 van belang. In dit alternatief is er in 2030 een nieuwe wegverbinding en in 2042 een nieuwe spoorverbinding. De wegverbinding die er in 2030 ligt kan mogelijk problemen geven voor de nieuwe spoorverbinding in 2042. Daarom kijken we daar nu naar.

Er wordt uit de zaal aangegeven dat afslag 9 een belangrijke afslag is voor het onderliggende wegennet. De verwachting is namelijk dat het gebruik ervan zal toenemen met bedrijven die zich in de toekomst gaan vestigen.

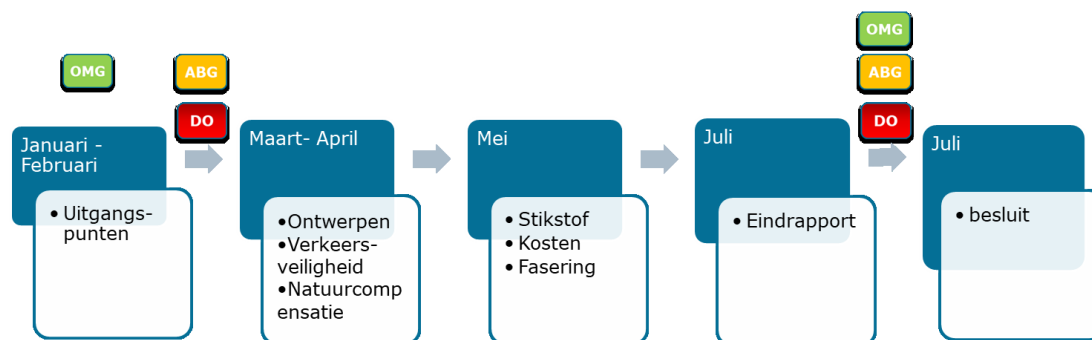
Huidige Suurhoffbrug

Aanwezigen maken zich zorgen over de staat van de huidige Suurhoffbrug. Bij navraag binnen RWS kunnen we terug melden dat er op dit moment regelmatig inspecties en reparaties worden uitgevoerd aan de brug. Deze zijn er op gericht de brug tot 2030 in gebruik te houden. Met de komst van TVS (Tijdelijke Verbinding Suurhoffbrug) in 2021 wordt de belasting van de huidige brug gehalveerd.

Kortom: alle inzet is erop gericht om te voorkomen dat de brug vroegtijdig volledig moet worden afgesloten. Immers bij het niet meer kunnen gebruiken van de brug zijn er geen volwaardige omleidingsroutes beschikbaar. Uit voorzorg wordt met betrokken stakeholders zoals het havenbedrijf scenario's ontwikkeld wat te doen bij een mogelijke afsluiting. Gezien de intensieve inspecties is de verwachting dat de brug tot 2030 open kan blijven.

Afsluiting

We komen bijna bij de afsluiting waar Jeroen Laro vertelt hoe de planning eruit zal zien. Er zal gewerkt worden om voor de zomer de bovengenoemde analyses af te ronden. Hierna wachten we op het besluit van de minister. In onderstaande afbeelding is de planning gevisualiseerd.



We komen aan het eind van de bijeenkomst. Anand Manschot dankt iedereen voor de aanwezigheid en de opmerkingen die zijn gegeven. Hij zegt dat vragen of opmerkingen altijd gemaild kunnen worden naar het mailadres van de Suurhoffbrug@minienw.nl.