1. **Waarom Heinenoordtunnel niet 10 jaar naar achteren en eerst alle bruggen (spoed)?**

RWS heeft bekeken welke objecten technisch gezien het eerste aangepakt moeten worden. Op basis van inspecties en onderzoeken is gebleken dat bij de Heinenoordtunnel vervangings- of renovatiemaatregelen noodzakelijk zijn. Ondanks dat de staat van de tunnel van de buitenkant goed is, zijn de technische installaties en systemen van de Heinenoordtunnel in 2023/2024 aan het einde van hun technische levensduur. Als we de renovatie 10 jaar naar achteren verplaatsen, moeten er toch installaties en systemen vervangen worden om de veiligheid te kunnen blijven garanderen. Daarvoor zou de tunnel ook afgesloten moeten worden.

Daarnaast wordt binnen het project Heinenoordtunnel een nieuw systeem voor de bediening, besturing en bewaking voor tunnels ontwikkeld. Dit systeem moet ‘de standaard ‘ worden en wordt daarna ook in andere tunnels toegepast. Als het project Heinenoordtunnel

wordt uitgesteld vertraagt ook de ontwikkeling van het nieuwe systeem, waardoor andere renovaties ook vertraging op kunnen lopen.

De klep van de Haringvlietbrug moet op korte termijn worden vervangen (2022/2023).

Ook bruggen zijn betrouwbaar, er zijn geen veiligheidsrisico’s. De kans op storingen kan wel toenemen maar we nemen maatregelen om deze binnen de perken te houden.

1. **Hoe kan de regio (onder Rotterdam) zich organiseren?**

Rijkswaterstaat ontwikkelt samen met de regionale overheden een aanpak voor de renovaties die zij de komende jaren - in het kader van de grootste onderhoudsopgave in haar geschiedenis - uitvoert. Deze aanpak wordt voor de gehele provincie Zuid-Holland ingevoerd, maar kent een uitwerken in subregio’s. De Hoeksche Waard is een van deze gebieden.

RWS is voornemens om een structureel overleg in de Hoeksche Waard te starten waarin vertegenwoordigers van overheden, weg- en OV-beheerders en ondernemers de bereikbaarheidsopgave bespreken. Dergelijke overleggen zijn al gaande in de Drechtseden en op Voorne-Putten. De indeling in subregio’s is gekozen omdat er in deze gebieden veel onderhoudsprojecten geconcentreerd zijn.

De ondernemers uit West-Brabant en het Land van Altena kunnen bij een van deze gebieden aansluiten. Dit schaalniveau sluit goed aan op het schaalniveau waarop het grootste deel van de verkeersbewegingen plaatsvinden. Op gezette tijden zou een breder overleg over de gehele regio ten zuiden van Rotterdam georganiseerd kunnen worden.

Verder zijn bedrijven en instellingen vrij om zelf hun contacten en relaties te benutten om zich te organiseren. Uiteraard is het ook goed al na te denken hoe binnen uw organisatie(s) logistiek en/of woon-werkverkeer van mensen anders ingezet kan worden en /of hoe dit samen te organiseren is met andere ondernemers.

**3. Kan RWS kruisverbanden tussen projecten en dilemma’s aangeven? Is daar een overzicht van en hoe ziet dat eruit? Wat heeft prioriteit en wat kan nog schuiven/verschoven worden?**

Het vervangings- en renovatie programma van RWS in Zuid-Holland bestaat op dit moment uit 24 projecten. Projecten zijn in het programma opgenomen als uit inspecties bleek dat een serieuze opknapbeurt nodig was en regulier onderhoud niet meer voldoende was. We spreken binnen RWS van “tranches”. Er zijn inmiddels 4 tranches gestart. Projecten uit tranche 2 – Suurhoffbrug, N3 – zijn allemaal afgerond of in uitvoering. Tranche 3 – waar later mee is gestart – is geheel in voorbereiding. De Heinenoordtunnel en de Spijkenisserbrug maken hier onderdeel vanuit. Tranche 4, waar vorig jaar 1,5 miljard € voor beschikbaar is gesteld bestaat landelijk uit 39 projecten en is gedeeltelijk opgepakt. De klep van de Haringvlietbrug, de renovatie van de A29 en de renovatie van de tunnels in Zuid-Holland maken hier onderdeel van uit. Alle projecten kunnen niet in 1 keer in zijn geheel worden opgestart. Daar hebben RWS en de markt (aannemers) niet genoeg mensen voor.

Waar beginnen we dan mee? Technische toestand van bruggen of tunnels is daarbij een belangrijk criterium. Objecten die aan het einde van hun levensduur zitten worden als eerste opgepakt. De klep van de Haringvlietbrug is daar een voorbeeld van. Daar is nu een start mee gemaakt. Andere projecten zijn voorlopig nog niet belegd en hiervoor is nog geen vastgelegde planning.

Voor de totale planning speelt het beperken van verkeershinder een belangrijke rol. We werken nooit tegelijktijdig aan projecten die op omleidingsroutes van elkaar liggen. Sommige projecten/wegen willen we alleen maar in de zomermaanden uitvoeren/afsluiten omdat het verkeer in die periode minder is en de verkeershinder anders te groot wordt (Heinenoordtunnel). Andere projecten moeten hierom heen worden gepland. De totale puzzel is complex en het plannen van projecten gebeurt weloverwogen.

**4. Worden aannemers/werkgevers gevraagd mee te denken over hinderbeperking?**

Via De Verkeersonderneming (VO) en het Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN) zijn en worden bedrijven, zorginstellingen en publiekstrekkers in zuidelijk Zuid-Holland en West-Brabant gevraagd mee te denken over maatregelen die de hinder kunnen beperken. Door deze gesprekken zijn we mede op de maatregelen gekomen zoals we deze nu verder aan het uitwerken zijn.

Andersom denken de VO en BMN met de werkgevers mee, adviseren hen over te treffen maatregelen en ondersteunen hen in de implementatie van maatregelen.

De aanbesteding voor de selectie van een aannemer(scombinatie) start 6 januari 2020. Er is gekozen voor een aanbesteding waarbij Rijkswaterstaat op basis van een eerste selectie met een aantal aannemers(combinaties) in gesprek gaat over de wijze van uitvoeren. Het beperken van de hinder is daarbij ook een gesprekspunt. In dit gesprek worden ook randvoorwaarden meegegeven. Aannemers worden gevraagd actief mee te denken over of en hoe de hinder nog verder beperkt kan worden.

RWS werkt toe naar een iets andere aanpak waar de Verkeersonderneming (VO) een belangrijke rol bij gaat spelen. In het vervolg wil RWS het invullen van een bereikbaarheidsaanpak overlaten aan de VO. RWS geeft de opgave aan, de VO vult de aanpak in. Het ligt voor de hand dat werkgevers daar ook bij betrokken worden.

De overheden in Zuid-Holland werken samen een bereikbaarheidsaanpak uit. Daarvoor is recent een consultant van APPM aangesteld als kwartiermaker. Deze moet een herkenbare aanpak ontwerpen en voor verbinding over de gebieden zorgen.

**5. Hebben jullie al gedacht aan een transferium bij de Volkeraksluizen en aan vrachtverkeer alleen over rechterbaan?**

Daar is naar gekeken. De potentie voor gebruik van een transferium bij de Volkeraksluizen lijkt niet echt hoog en er zouden bussen vanaf daar via de A16 geleid moeten worden, waardoor het als maatregel niet bijdraagt aan het beperken van de hinder. Vrachtverkeer op de rechterrijstrook is ook bekeken en afgevallen. Op de A16 bijvoorbeeld rijdt niet voldoende vrachtverkeer (10% van het totale verkeer) om daar 1 rijstrook voor vrij te maken. Dit zou alleen maar meer hinder veroorzaken.

**6. Wat voor een verkeer maakt gebruik van de Heinenoordtunnel? Is het lokaal of beroepsvervoer? Wat is de piekbelasting?**

De tunnel wordt zowel gebruikt door doorgaand verkeer (ca. 45%) vanuit Rotterdam naar het zuiden en andersom en door lokaalverkeer (ca. 55%) dat vanaf de Hoeksche Waard richting Rotterdam/Barendrecht/Dordrecht rijdt en andersom. Van al het verkeer door de tunnel is ca. 10% van het verkeer vrachtverkeer (is vergelijkbaar met de rest van Nederland). De piekbelasting is tijdens de spitsen, 6.000 voertuigen per uur maken dan gebruik van de Heinenoordtunnel. Het is onze ambitie om tijdens de afsluitingen 30.000 voertuigen minder op de weg te hebben.

**7. Vormt de stikstofdiscussie hier ook nog probleem?**

Er is hier sprake van een renovatie en geen aanleg waardoor er beperkt extra uitstoot bijkomt. Tijdens de afsluiting van de tunnel is er zelfs geen verkeer en geen uitstoot. Het werkverkeer zal wel voor uitstoot zorgen, maar wij verwachten niet dat dit een risico is voor de renovatie. De renovatie start in 2023 en hoe de stikstofdiscussie dan gevoerd wordt, kunnen we nu niet voorspellen.

In de kamerbrief dd. 16 december wordt gesproken over een noodwet: “Onze veiligheid blijft voorop staan. Het onderhoud aan onze dijken en andere vitale infrastructuur gaat door. Deze tijdelijke wetgeving die daarin voorziet en die ik heb aangekondigd in de brief van 13 november jl. wordt zeer binnenkort voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State.”

Hierdoor kunnen projecten zoals de renovatie van de Heinenoordtunnel in ieder geval doorgaan.

**8. Wat wordt de route voor de gevaarlijke stoffen?**

Voor de gevaarlijke stoffen wijzigt de route niet. Tijdens de renovatie en afsluitingen van de Heinenoordtunnel moeten vervoerders van gevaarlijke stoffen de omleiding via de A16 en A15 en vice versa volgen. We verwachten dat de toename van het aantal transporten door de categoriewijziging van de tunnel zeer beperkt is (<1%).