

Open brief

aan de gemeenteraden van Maassluis, Midden-Delfland, Rotterdam
(deelgemeente Hoek van Holland), Schiedam, Vlaardingen.

Vlaardingen, 15 februari 2011

Onderwerp:

Zienswijzen op een Rijksstructuurvisie en op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De colleges van Maassluis, Midden-Delfland, Rotterdam (deelgemeente Hoek van Holland), Schiedam, Vlaardingen hebben besloten om constructief mee te blijven werken aan de realisatie van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). Dat is op zich wel opmerkelijk, want ze zijn mordicus tegen de aanleg van een Blankenburgtunnel die er toch wel komt, want 'Rotterdam Vooruit' (wethouder Baljeu is voor en is 'portefeuillehouder') en het Rotterdamse Havenbedrijf (Smits, betaalt desnoods de aanleg zelf) zijn voor ! En dan helpt het niet dat er geen draagvlak is want behalve Rotterdam zijn alle gemeentes en 95 % van de mensen in de Rijnmond tegen ... maar de belangen van 'de economie' bepalen in onze regio al jaren de gang van zaken. Bovendien, wat stelt dat meepraten ('meedenken' en 'participeren') eigenlijk voor? De 'meedenk avonden zijn van start gegaan met als doelstelling: het havengebied moet ontlast worden (aan- en afvoer) en de 'Benelux Corridor' moet ontlast worden. Bewoners van Rozenburg en omgeving pleite al jaren ervoor om ontlast te worden ... ze kunnen praten als Piet Paulusma, maar daar wordt niet naar geluisterd. Ontlasten betekent feitelijk: **meer asfalt**. Uitgangspunt voor 'Rotterdam Vooruit' cum suis is: er komt een westelijke oeververbinding en men kan kiezen uit de Blankenburgtunnel of de Oranjetunnel ... en uiteindelijk komen ze er allebei. Dus wel apart dat ook uw gemeente zich constructief blijft opstellen waar u al een aantal keren niet serieus bent genomen dan wel geschoffeerd door een minister?! Nemen de plaatselijke politici zich zelf nog wel serieus?

Want:

- Ooit heeft de Commissie Duyvestein netjes onder elkaar gezet wat er fout is gegaan bij de aanleg van de Betuwelijn. Hoe 'de politiek' bij de neus is genomen door aannemers en door Rijkswaterstaat (RWS) met name. Al bij een oppervlakkige vergelijking met toen blijkt dat steeds weer dezelfde fouten door u en door het rijk worden gemaakt ook bij de A4 en kennelijk ook nu weer bij de Blankenburgtunnel!
- Minister Eurlings (van KLM) gooide alle alternatieven in de prullenbak (ook A4 Met Vaart) en 'besloot' dat er maar twee overbleven: de A4 of de A13/A16 ... En die komen er dus alle twee, op termijn.
- Een Nut & Noodzaakdiscussie is noch voor de A4 noch voor de Blankenburgtunnel gevoerd! 'Rotterdam Vooruit' dicteert: een Niet Bestaand Orgaan, althans niet democratisch gekozen noch democratisch gecontroleerd.
- In juni 2006 besloot uw college en de gemeenteraad dat de A4 'gedoogd' zou worden als die volgens het IODS Convenant zou worden aangelegd. Maar nu ligt er een Tracé Besluit (TB) bij de Raad van State dat op vele punten niet voldoet dat Convenant. Dus als er nog 'recht' wordt gesproken in Nederland, dan kan deze A4 er niet komen vanwege Lucht(vervuiling), Geluid(soverlast) en Tunnelonveiligheid! Wij allen zullen de A4 Horen, Zien en Ruiken.
- De Crisis en Herstelwet werd bedacht: om gemeentes te laten geloven dat verder 'protesteren' tegen de A4 zinloos zou zijn. Geen van de betrokken gemeentes is zo kien (en koen) geweest om dit te onderzoeken. Het Verdrag van Arhus (Europese regelgeving) verbiedt deze vorm van schoffering van een lagere overheid.
- Het gaat maar door: nu ligt er een 'Notitie' Reikwijdte en Detailniveau NWO bij u op tafel. U hebt samen met de omliggende gemeentes besloten u heftig te verzetten tegen de Blankenburgtunnel, om allerlei redenen. Toch

besluit u 'constructief' te blijven meedenken over een nieuwe oeververbinding, mogelijk dus ook de Blankenburgtunnel. Waar bent u mee bezig: de gemeente Schiedam heeft al in juli 2010 aangegeven welke procedurele fouten er zijn gemaakt en welke stukken ontbreken en onder welke voorwaarden er inhoudelijk verder gedacht kan worden. Daar heeft de minister niets mee gedaan. Toch besluiten de colleges daar geen punt van te maken. Gezamenlijk schrijven ze 8 februari 2011 aan minister Schultz van Haegen dat ze die punten overnemen. De minister en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (MIME) en RWS doen of hun neus bloed.

Wie gelooft er in de gemeentes Maassluis, Midden-Delfland, Rotterdam (deelgemeente Hoek van Holland), Schiedam of Vlaardingen nog in heftig verzet van ons bevoegd gezag tegen een Blankenburgtunnel? Immers, dat bevoegde gezag -u dus- was pakweg een half jaar geleden nog faliekant tegen een A4, maar draaide om als een blad aan een boom. RWS blijft vriendelijk lachen en gaat gewoon door.

Daarom een **vraag aan u persoonlijk**: hoe lang kan dit doorgaan? Hoe lang kan onder het mom van 'goed voor de economie' gewed worden op verkeerde *economische* paarden: steeds weer nadruk leggen op vervuulende in plaats van op duurzame (economische) ontwikkelingen?

De minister van Infrastructuur en Milieu stelt de gemeenschap 12 januari 2011 in kennis van een voornemen een 'Rijksstructuurvisie' op te stellen, en tevens bereidde zij een 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)' voor. Een vreemde gang van zaken. Want eerst moet er een totaal plan (zo u wilt een Structuurvisie) komen. En als dat vast ligt kan worden nagedacht over de details.

De Milieu Federatie Zuid Holland (met anderen) en de Stichting A4 Met Vaart hebben Bezwaarschriften tegen het voorliggende Tracé Besluit (TB) A4-MD ingediend onder meer *omdat er geen alomvattend plan aan ten grondslag ligt, geen Plan-MER*, waaruit moet blijken dat het TB A4-MD het best mogelijke alternatief is, ook het Milieutechnisch Beste Alternatief (MBA) en dat er een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) is vastgesteld waaruit ook is gebleken dat dit het juiste voorstel is. Er ligt geen MBA noch een MKBA aan dit TB ten grondslag! Dus als de Raad van State recht spreekt, zal de(ze) A4 er niet komen en is de Blankenburgtunnel van de baan!

De Bezwaarmakers tegen deze A4 door Midden-Delfland hebben dus al een punt gewonnen: **er is geen Structuurvisie** (geen over-all-Plan-MER) waaruit blijkt dat er een A4-MD of een tunnel nodig zijn.

Daarom maak ik bezwaar tegen de voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NRD-NWO)

I. OMDAT ER PROCEDURELE FOUTEN ZIJN GEMAAKT:

1. **er ligt geen Structuurvisie aan ten grondslag.** De Minister wil zowel een Structuurvisie als een Voorkeursbeleid voor een NWO opstarten maar dat leidt onherroepelijk weer tot verder hap-snap beleid.

In de thans gepresenteerde Notitie Reikwijdte en Detailniveau beperkt de minister zich (als in een eerdere Notitie) tot het oplossen van een verkeersprobleem (sec) op de Rotterdamse ruit en de ontsluiting van het westelijk havengebied. Ontwikkelingen in de *metropoolregio* - het totale gebied van Den Haag, Westland en 'groot' Rotterdam worden niet met elkaar in verband gebracht. De regio's Den Haag en Rotterdam (sec) worden los van elkaar onderzocht. De analytische fase in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dus onvoldoende uitgewerkt en deze Notitie kan zo dus niet dienen om te komen tot een Rijksstructuurvisie. Net als bij de planning voor een A4 door een Stillegebied ontbreekt in deze aanpak een **totaalplan** (PlanMER) waardoor het geheel niet inzichtelijk is en de aanpak er alle schijn van heeft 'hap''snap' dingen er door te willen drukken! De minister suggereert een oplossing te zoeken voor de problemen op de (beperkte) Rotterdamse Ruit terwijl een kind (RWS) haar kan vertellen dat die oplossing hooguit van tijdelijke aard is en zeker niet het

totale probleem (het file probleem in de Randstad) oplost! De Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO is gebaseerd op een *fundamentele fout*. De minister doet het voorkomen alsof de Beneluxtunnel de bottleneck is in de verkeersproblemen. Dat is natuurlijk niet zo, de *files op de Rotterdamse ruit ontstaan niet door of in de Beneluxtunnel, maar door onvoldoende capaciteit op de aanvoerwegen en de aanliggende verkeersknooppunten -zoals het Kethelplein en het Kleinpolderplein- op de noordelijke ring van de Rotterdamse ruit*. De scope van het project, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en detailniveau, *is te beperkt*. Noodzakelijke aanpassingen aan bijvoorbeeld het Kethelplein en de verlengde Veilingroute -ook noodzakelijk bij aanleg van een Blankenburgtunnel- worden niet in het proces meegenomen en zijn onmisbaar om te komen tot een 'voorkeursbeslissing'.

Het zelfde geldt voor de A20. Het verkeer op de A20 staat 's ochtends zeer regelmatig vast door verstoppingen op de Rotterdamse Ruit - bij het Kethelplein en het Kleinpolderplein. *In de plannen van het kabinet wordt op de A20 vervolgens een Blankenburgtunnel aangesloten met 2 x 3 rijstroken waardoor de problemen op het Kethelplein nog verder worden vergroot*. Ook daarom kan de ter inzage liggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau nimmer de opmaat zijn tot een goed onderbouwd 'voorkeursbesluit'.

2. **er is geen Nut & Noodzaak discussie aan vooraf gegaan** die moet uitmaken
 - a) of er een Blankenburg of een Oranjetunnel nodig is
 - b) of een Blankenburg beter is dan een Oranjetunnel
 - c) of een van beide het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is en of de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uitwijst welke het moet worden.

De voorgeschreven analytische fase is niet correct uitgevoerd: de minister zegt zich wel te houden aan 'Elverding' maar verwaarloost de '**zevensprong van Verdaas**'!

De zevensprong van Verdaas is een hulpmiddel om oplossingsrichtingen te genereren en breed en integraal te kijken opdat vraagstukken ten aanzien van ruimtelijke ordening en mobiliteit ook daadwerkelijk in samenhang met elkaar bekeken worden, zonder dat direct gekozen wordt voor de realisatie van extra weginfrastructuur.

Het gaat daarbij om de volgende zeven elementen:

1. *Sturen op ruimtelijke ordeningsmaatregelen*
2. *Anders betalen voor mobiliteit (prijsbeleid)*
3. *Mogelijkheden van mobiliteitsmanagement*
4. *Optimalisatie van het openbaar vervoer*
5. *Benutting bestaande infrastructuur*
6. *Aanpassen bestaande infrastructuur*
7. *Nieuwe infrastructuur*

Alle zeven elementen dienen bekeken te worden en zorgvuldig afgewogen te worden bij de inventarisatie en de keuze van oplossingsrichtingen. Daarbij is niet de volgorde van de verschillende elementen leidend, maar een objectieve analyse van kosten en baten (MKBA) van de verschillende elementen.

Zoals hierboven aangegeven wordt uitgegaan van het oplossen van een verkeersprobleem op de Rotterdamse ruit, is de zevensprong van Verdaas buiten beschouwing gelaten en heeft ook geen consultatie van de omgeving plaatsgehad. Met andere woorden: het heeft er de schijn van dat de minister alle nadruk legt op nog meer asfalt (infrastructuur) en daarbij democratie en het Milieu aan haar laars lapt. Zeker als je in ogenschouw neemt dat de 'Structuurvisie' eind 2011 klaar moet zijn. Met een Crisis en Herstelwet zijn de gemeentes (en anderen) al om de tuin geleid om nog meer asfalt aan te leggen, deze structuur-visie-plannen vormen kennelijk de volgende stap om de bouwondernemingen van dienst te zijn?!

3. **er is geen lijst van beoordelingscriteria vastgesteld** aan de hand waarvan moet worden beoordeeld wat het beste alternatief is.

In de thans voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau is verzuimd het *beoordelingskader* voor de te onderzoeken varianten op te nemen. Door het niet opnemen van dat beoordelingskader wordt niet gewaarborgd dat de *toetsing en de beoordeling* correct zullen kunnen plaatsvinden. Door het ontbreken van dit beoordelingskader ontnemt de minister de direct betrokkenen de mogelijkheid om zich een oordeel te vormen over de besluiten die worden genomen.

4. **er is geen raadpleging van de bevolking en belanghebbenden geweest** voordat de minister kwam met een 'Notitie RD-NWO'.

Er is geen sprake van *Participatie* in de verkenningsfase. Vorig jaar al is er een eerste Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepresenteerd zonder de betrokken bewoners en belangenorganisaties er bij te betrekken. Het is dus een '**leugen**' dat de bewoners in de voorfase bij dit project betrokken zijn geweest, zoals in de advertentie van het ministerie staat. Het 'Actiecomité Blankenburgtunnel Nee' heeft daar al op gewezen in een brief van 30 mei 2010. Zo gaat het misschien wel sneller ('Elverding'), maar niet zorgvuldiger noch democratischer.

Participatie speelt, volgens de spelregels 'Sneller en Beter' (Elverding) een voorname rol bij het opstellen van het beoordelingskader en het nemen van besluiten, omdat zo belangen tegen elkaar worden afgewogen en een gezamenlijke visie op de te nemen maatregelen moet ontstaan. Het is het paard achter de wagen spannen als het opstellen van dit beoordelingskader naar achter in het besluitvormingsproces schuift. Ook hier geldt dat de voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau onvoldoende basis is om te komen tot een voorkeursbeslissing in de op te stellen Rijksstructuurvisie. Een en ander heeft er toe geleid dat er 'Participatie' bijeenkomsten worden georganiseerd met als eigenlijk doel **draagkracht** te kweken. Maar wat heeft 'meedenken' en 'participeren' voor zin als 'doelstellingen en uitgangspunten' al vastliggen en gezien de gang van zaken bij de A4 het resultaat van alle beraadslagingen ook, de Blankenburgtunnel komt er toch (Smit)?

5. **alle gemeentes en belanghebbenden worden (weer) onder druk gezet** om maar snel te beslissen, want er is een tijdslimiet (22 februari)?!

Ondertussen doet het ministerie niet wat gevraagd wordt of wat wordt toegezegd: in juli vroeg Schiedam al om de onderliggende nota's, die zijn er nog niet. In de Nota van Beantwoording van zienswijzen op het OTB (2010) zijn vele punten niet gehonoreerd en vragen niet beantwoord en kritieken niet weerlegt omdat de toenmalige minister Eurlings met zijn beslissing de Inspraakprocedure overruledede! En nu heeft de minister besloten om voor het einde van dit jaar een 'voorkeursbeslissing' te nemen over de NWO en deze voorkeursbeslissing op te nemen in een Rijksstructuurvisie. Alles geheel in de lijn van de aanbevelingen van de Commissie Elverding (?) maar in ieder geval wel in de lijn van een Procesontwerp Sneller en Beter. Maar de minister past het procesontwerp **Sneller en Beter** slechts voor een zeer klein gedeelte toe. En ze interpreteert 'Elverding' zoals het haar uitkomt. Zo 'Sneller en Beter' is in strijd met Milieueisen van deze tijd en met goed beheer van het aan ons toevertrouwde ('rentmeesterschap'). Hoe dan ook: de inspraak is op deze wijze een farce geworden. Het is onuitstaanbaar, dat potentiële meedenkers en insprekers steeds onder druk moeten leveren, terwijl RWS en het ministerie blijkbaar alle tijd van de wereld heeft of zaken doordrukt op onverwachte momenten.

II. **OMDAT ER INHOUDELIJKE BEZWAREN ZIJN:**

Inhoudelijk zijn er (ook) veel bezwaren tegen *een Blankenburg variant* in een Notitie Reikwijdte en Detailniveau of in een eventuele Structuurvisie. Ik noem er een aantal:

- a. De Blankenburgtunnel vormt **een grote inbreuk op de leefbaarheid** in Maassluis en Vlaardingen. Een belangrijk recreatiegebied zal ernstig worden aangetast, omdat alles volgebouwd wordt en doorkruist met autobanen, terwijl er in dit gedeelte van Nederland toch al zo weinig groen overblijft.
- b. **De luchtkwaliteit** zal door nog meer stikstof en fijnstof met name bij de tunnelmond en bij de aansluiting op de A20 sterk toenemen. Ook de **geluidsoverlast** zal ernstig toenemen, in de Aalkeetpolder, en in de bebouwde kom van Vlaardingen en Maassluis.
- c. De Blankenburgtunnel gaat in alle varianten **dwars door de Aalkeetpolder en het woongebied in de Zuidbuurt**. Dit gebied is vanwege zijn unieke landschappelijke waarden aangewezen als een icoon in de CanonRo.nl - de top 35 van de ruimtelijke ordening projecten door de eeuwen heen. Dit bijzondere gebied zal door de aanleg van de Blankenburgtunnel *onherstelbaar vernield* worden.

- d. Bovendien is de Aalkeetpolder een **Rijksbufferzone**.
De provincie heeft dit gebied tot **provinciaal landschap en weidevogelgebied** bepaald. En in het **Landschapsontwikkelingsperspectief** (LOP) hebben alle gemeenten rond Midden-Delfland de bescherming van het gebied gewaarborgd. Met andere woorden: waar is men in hemelsnaam mee bezig? Prachtige woorden zat: 'Natuurgebied' en 'Stiltegebied' en zo meer ... maar ondertussen bouwt men het vol!
- e. Het Blankenburgtracé tast **de landschappelijke waarden** van het Midden-Delflandgebied ingrijpend en onherstelbaar aan. In de Aalkeet Buitenpolder en Aalkeet Binnenpolder zal door de aansluiting op de A20 een gebied van ruim 20 hectare verloren gaan waarbij mogelijk ook de Broekpolder wordt aangetast.
- f. De 'stiekem' toch geplande **aanleg van de A24** door het Midden Delfland gebied als vervolg op de Blankenburgtunnel is natuurlijk staan haaks op de idealen die elders door het Rijk en de Provincie worden beleden.
- g. De Blankenburgtunnel zal niet bijdragen aan de **veiligheid op Voorne-Putten**. Bij een stremming in de Thomassentunnel, zoals recent is voorgekomen, staat het verkeer op de A15 geheel stil. *Een Oranjetunnel biedt in zo'n situatie wel een ontsnappingsroute, de Blankenburgtunnel niet.*
- h. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt aangegeven dat er ook een *korte Blankenburgtunnel* wordt onderzocht. Dit is *in strijd met de motie van de provinciale Staten van Zuid-Holland van 12 oktober 2005, waarin uitgesproken is dat bij het voorbereiden van een tracé voor een Blankenburgtunnel uitsluitend sprake kan zijn van een verlengde Blankenburgtunnel*, dus doorlopend onder het gehele Lickebaertgebied tussen Vlaardingen en Maassluis tot aan de A20.

Ik verzoek de minister de Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO naar aanleiding van bovenstaande in te trekken, de bevolking van deze regio en de Milieu- en Leefbaarheidbelangen van de mensen in deze regio serieus te nemen en eerst met een Rijksstructuurvisie te komen waarin het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) van de regio Den Haag en van de regio Rotterdam worden meegenomen.

Ik verzoek u, leden van de gemeenteraad van Maassluis, Midden-Delfland, Rotterdam (deelgemeente Hoek van Holland), Schiedam en Vlaardingen om alles in het werk te stellen om de plannen voor een Blankenburgtunnel te doen verdwijnen, desnoods te overwegen of een boycot van verdere overleggingen hierover met deze overheid niet zinvoller zijn en in ieder geval te pleiten voor een alomvattend 'Masterplan', waarin staat hoe het (ook met de mobiliteit) in de zuidkant van Zuid Holland verder moet. Met dank aan 'Hoezomiddendelflandsnelweg' en 'Blankenburgtunnel Nee'. Zie de betreffende websites!

Hoogachtend,
Drs. A.C.Th. van Kalken
Spoorsingel 82
3134 XS Vlaardingen
arnold.van.kalken@gmail.com
0612028823